Cours de Géographie

VIDAL DE LA BLACHE & CAMENA D'ALMEIDA

Philosophie & Mathématiques



Les Principales Puissances du Monde



Librairie Armand Colin





Les

Principales Puissances du Monde

Philosophie et Mathématiques A, B.

LIBRAIRIE ARMAND COLIN

Cours de Géographie à l'usage de l'Enseignement secondaire (*Programmes de 1902 et de 1905*), par P. Vidal de la Blache, membre de l'Institut, professeur à l'Université de Paris, et P. Camena d'Almeida, professeur à l'Université de Bordeaux :

La Terre, l'Amérique, l'Australasie (*6e A, B*). In-18, 26 cartes et gravures, relié toile	3 »
L'Asie, l'Insulinde, l'Afrique (*5e A, B*). In-18, 98 cartes et gravures, relié toile	3 »
L'Europe (*4e A, B*). In-18, 81 cartes et gravures, relié toile.	3 25
La France (*3e A, B*). In-18, 95 cartes et gravures, relié toile.	3 »
La Terre. *Géographie générale* (*2de A, B, C, D*). In-18 de 630 pages, 122 cartes et gravures, relié toile	4 50
La France (*1re A, B, C, D*). In-18, 23 cartes, relié toile...	3 25
Les Principales Puissances du Monde (*Philosophie* et *Mathématiques A, B*). In-18, 26 cartes, plans et graphiques, relié toile	3 25

Atlas par classes, *historiques et géographiques*, composés de cartes extraites de l'*Atlas général* Vidal-Lablache :

1er Cycle. —	**Classes de 6e et de 5e A, B.** In-folio cart.	6 50
—	**Classe de 4e A, B.** In-folio, cart	6 50
—	**Classe de 3e A, B.** In-folio, cart	6 50
2d Cycle. —	**Classe de 2de A, B.** In-folio, cart	6 50
—	**Classe de 2de C, D.** In-folio, cart	6 50
—	**Classe de 1re A, B.** In-folio, cart	10 »
—	**Classe de 1re C, D.** In-folio, cart	6 50
—	**Classes de Philos. et de Mathém. A. B.** : L'Atlas qui correspond aux plus récents programmes de ces deux classes (28 juillet 1905) est l'**Atlas classique Vidal-Lablache.** In-folio, cartonné	15 »

(N° 639)

P. VIDAL DE LA BLACHE & P. CAMENA D'ALMEIDA
Cours de Géographie à l'usage de l'Enseignement secondaire
(Programmes du 31 Mai 1902 et du 28 Juillet 1905)

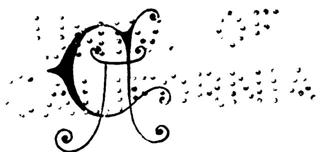
Philosophie et Mathématiques A, B.

Les Principales Puissances du Monde

PAR

P. CAMENA D'ALMEIDA
Professeur de Géographie à l'Université de Bordeaux.

DEUXIÈME ÉDITION



Librairie Armand Colin
Paris, 5, rue de Mézières
1908

LES PRINCIPALES PUISSANCES DU MONDE

I. — NOTIONS DE GÉOGRAPHIE POLITIQUE

États et frontières[1]. — Le droit des gens qualifie d'*État* la portion de territoire qui est exclusivement soumise à une même domination. Au point de vue juridique, il faut y joindre les immeubles des ambassades et des consulats, qui ont le privilège de l'exterritorialité, ainsi que les navires de guerre en croisière.

Cette dernière extension du territoire national, créée par les nécessités de la diplomatie et de la jurisprudence, ne peut se traduire graphiquement sur les cartes ; on peut même dire qu'elle n'a aucune valeur géographique, au sens spécial du mot. En revanche, la géographie politique gagnerait souvent, dans ses considérations et ses tracés, à tenir compte de circonstances où l'action administrative ou politique de l'État n'a pas exactement les mêmes limites que l'État lui-même, s'arrête en deçà de ses frontières ou les dépasse.

C'est ainsi, par exemple, qu'en matière douanière, il n'y a pas toujours coïncidence entre la frontière fiscale et la frontière politique. La divergence témoigne, dans certains cas, d'un ancien état de choses dont elle est le dernier vestige ; dans d'autres, elle peut être appelée à amener une nouvelle situation politique.

1. Cf. P. Camena d'Almeida. *La notion des frontières en géographie politique* (*Bulletin de la Société de Géographie commerciale de Bordeaux*, 1902, p. 341-348).

On sait que sous l'ancienne monarchie une notable partie du territoire français, la Lorraine, l'Alsace, le pays de Gex, le Labourd, commerçait librement avec le dehors, et était séparée du reste de la France par un cordon de douanes. C'étaient les provinces dites *à l'instar de l'étranger effectif*, provinces d'acquisition plus ou moins récente, dont on n'avait pas voulu supprimer brusquement les relations commerciales avec les pays voisins, afin de les accoutumer graduellement à leur condition politique nouvelle en ne lésant pas leurs intérêts immédiats. Aujourd'hui encore Gex est en dehors des limites douanières de la France, mais la raison en est devenue purement topographique : isolé en effet du reste de la France par le rempart du Jura, Gex communique sans obstacle avec la Suisse, et le fisc n'a fait que sanctionner les faits quotidiens et nécessaires de la vie économique. On ne saurait invoquer les mêmes raisons pour la partie de la Haute-Savoie qui est en dehors de notre limite de douanes. Il y a là une véritable restriction au droit de souveraineté, et ce qui achève de le prouver, c'est que, dans ce même pays, en vertu des traités de 1815 et de 1860, nous ne pouvons élever aucun ouvrage de fortification permanente.

En Allemagne aussi, la frontière politique diffère sur quelques points de la frontière douanière : tel est le cas de deux petites portions du grand-duché de Bade, le long du canton suisse de Schaffhouse, incorporées dans le système des douanes suisses. Mais il ne s'agit là que de faciliter la perception des taxes en substituant une limite fiscale simple à une frontière politique compliquée et irrationnelle, et il ne saurait être question de restriction au droit de souveraineté ; c'est, dans les mêmes termes, la même situation que celle de Gex.

On sait quelle importance politique peuvent revêtir les conventions douanières. Le meilleur exemple en est fourni par le *Zollverein* allemand qui, né en 1819, a préparé peu à peu l'unification politique du pays, par suite de l'accession successive des États confédérés du Nord et du Sud. Ne comprenant au début que la Prusse, l'électo-

rat et le grand-duché de Hesse, la nouvelle union douanière engloba la Saxe, le Württemberg et la Bavière en 1833 ; le grand-duché de Bade en 1835 ; celui de Luxembourg en 1842; le Hanovre et le Nassau en 1851 ; le grand-duché d'Oldenbourg en 1852 ; le Schleswig-Holstein à la suite des événements de 1864 et 1866 ; les grands-duchés de Mecklembourg en 1867 ; enfin Hambourg et Brême en 1888. Dès le début, les promoteurs de ce mouvement parti de la Prusse mesuraient les conséquences futures de ces conventions, et l'avenir devait leur donner raison.

Parfois un État trouve avantage à détacher de son territoire des portions réduites sur lesquelles il ne prélève aucun droit de douane. Ainsi naissent, par exemple, les *ports francs*, libres du côté de la mer, fermés du côté de la terre. Tels étaient, sous l'ancienne monarchie, les ports francs de Marseille, Dunkerque, Lorient, Bayonne. Telles sont aujourd'hui les zones franches dans les ports de Hambourg et Cuxhaven, Brême et Bremerhaven, Stettin, en Allemagne, Copenhague en Danemark, Gênes en Italie.

D'autres avantages peuvent résulter de l'extension des douanes au delà des frontières politiques. Après la dissolution de l'ancienne Confédération germanique de 1815, c'est un fait grave que le maintien du Luxembourg dans l'union douanière allemande, un fait de géographie politique à ne pas négliger.

Non moins grave peut être l'aliénation par un État, au profit d'un autre, de l'exploitation de telle ou telle de ses ressources, chemins de fer, douanes, postes, impôts divers. Les chemins de fer du Luxembourg sont ainsi administrés par l'Empire allemand et font partie du réseau dit d'Alsace-Lorraine. C'est un fait de géographie politique important que le contrôle financier exercé par l'étranger en Grèce, en Égypte, en Chine, et l'État qui se voit imposer une surveillance de ce genre abdique en réalité une partie de sa souveraineté.

En dehors de l'Europe, les frontières d'une nature spéciale, fréquemment négligées ou mal traduisibles dans

la cartographie, ne sont pas rares. Depuis 1825, la Russie possède le droit exclusif d'entretenir des navires de guerre sur la Caspienne, qui est devenue ainsi un prolongement du territoire russe. Sur leur frontière commune, les États-Unis et le Mexique ont droit de poursuivre les pillards indiens en territoire voisin, sans qu'il y ait *casus belli*. C'est en vertu d'un accord du même genre, implicite celui-là, que le gouvernement allemand a autorisé sur les terres allemandes des bords du Tchad le passage en armes des troupes françaises en marche sur Dikoa (1900).

Il s'agit là des intérêts supérieurs de la civilisation et du bon ordre. Ailleurs, c'est en vertu de stipulations commerciales que les frontières s'entre-bâillent. Ainsi, les États-Unis ont le droit de faire passer divers produits sur le territoire du Nouveau-Brunswick (Canada) sans acquitter de redevances, à charge de réciprocité.

C'était une habitude fréquente au moyen âge que de confier certaines attributions politiques à un souverain local, à un souverain étranger même, sans que le souverain du degré supérieur se crût lésé ou amoindri. C'est ainsi que, dans le Saint-Empire, le roi de Hongrie régna sur l'Autriche, et celui de Danemark sur le Holstein. C'est par une conception analogue que la Chine, tout en gardant ses droits de souveraineté, a consenti les cessions de territoires à bail de ces dernières années. C'est ainsi que la France, et d'autres États avec elle, ont des *concessions* à Changhaï, que la France a des *loges* dans l'Inde, et deux territoires à bail sur le bas Niger en domaine britannique. Mais il est évident que ces enchevêtrements et ces superpositions d'autorités peuvent amener des complications : qu'on se rappelle seulement la Confédération germanique de 1815, où figuraient des pays comme le Holstein et le Lauenbourg, possessions danoises, le Limbourg et le Luxembourg, dépendant du roi de Hollande, le Hanovre, possession de la maison régnante d'Angleterre.

Frontières linéaires. — La notion de frontière varie suivant les usages et le degré de civilisation des peuples. Pour nous, une frontière est linéaire, c'est-à-dire n'a pas de largeur, et elle est la plupart du temps soigneusement établie par la géodésie et la cartographie.

Il y a peu d'exemples, dans nos États de l'Europe occidentale, de frontières mal fixées, et il ne s'en trouve guère qu'en pays de montagnes, pour des raisons faciles à saisir. Il existe encore une commission de délimitation de la frontière franco-espagnole des Pyrénées, et l'on connaît la cérémonie quelque peu humiliante qui, jusqu'en 1902, attestait la subordination de la vallée française de Barétous au village espagnol de Roncal. Ailleurs, ce sont des usages séculaires en matière de dépaissance qui, le long de cette même frontière, révèlent l'inexistence d'une démarcation bien rigoureuse. De même, il subsiste encore bien des incertitudes dans le tracé de la frontière entre la Bavière et le duché autrichien de Salzbourg, entre le canton suisse des Grisons et le Tirol autrichien : ainsi, la *Fimberalp* est portée comme autrichienne sur les cartes autrichiennes, et c'est cependant la Suisse qui y perçoit les impôts.

Il est d'autres exemples de frontières mal définies dans leurs détails. Une ambiguïté des traités de 1815 a laissé subsister, entre la Prusse et la Belgique, le petit district de *Moresnet* comme territoire neutre et indivis. Ce petit pays est exempt de douanes. ne peut être occupé par les troupes d'aucun des deux États limitrophes, et est administré par des fonctionnaires belges et allemands. De même, la Prusse et le grand-duché de Mecklembourg-Schwerin ont longtemps revendiqué le domaine de *Wolde*, qui fut, grâce à ce conflit, dispensé d'impôts et de service militaire. En 1871, un accord intervint, aux termes duquel Wolde devait compter au recensement comme mecklembourgeois, et voter comme pays prussien pour le Reichstag. Enfin, en 1873, les deux États ont partagé ce petit territoire, et, sur 190 habitants, 163 sont devenus sujets prussiens.

C'est à de petites rectifications de ce genre qu'aboutissent parfois des guerres, même des guerres importantes, lorsque le vainqueur a intérêt à ménager le vaincu on y est contraint. Ainsi, en 1866, la Bavière, vaincue par la Prusse, n'eut à subir qu'une perte insignifiante de territoire, celle de petits districts peuplés de 33 000 habitants au total. En 1897, la Grèce, défaite par la Turquie, ne perdit que 440 kilomètres carrés.

En dehors de l'Europe, les pays de civilisation européenne eux-mêmes ont déjà des frontières moins nettes.

Ainsi, dans l'Amérique du Sud, il n'est guère d'État qui n'ait ou qui n'ait eu son « territoire contesté ».

Ce n'est pas la seule différence : nos frontières d'États de vieille date et de population dense ont un dessin mouvementé, irrégulier. Il n'en est pas de même dans les pays de peuplement récent ou incomplet, dans les contrées insuffisamment reconnues. Rien n'est plus significatif à cet égard que le tracé de la frontière du Canada et des États-Unis : sinueuse dans son parcours à l'est des grands lacs, la frontière, à l'ouest du lac des Bois, suit le 49e parallèle de latitude. De même, dans ces deux États, les divisions les plus anciennement peuplées se distinguent à première vue sur la carte d'avec celles dont la colonisation est plus récente ; ce sont ces dernières pour lesquelles des limites mathématiques suivant des méridiens et des parallèles sont d'un usage général.

C'est aussi ce qu'on observe dans le partage de l'Australie entre les cinq États du *Commonvealth* actuel. C'est à des délimitations du même genre qu'ont abouti nombre de traités de partage conclus entre États européens en Afrique. Il va de soi que des frontières de la sorte ne valent que faute de meilleures ; les rectifications de détail surviennent nécessairement, et valent à la géographie pure, par les recherches et les explorations qu'elles provoquent, de précieux résultats.

Frontières en largeur. — Il s'est agi jusqu'ici de frontières linéaires, sans largeur, le long desquelles le contact entre les deux États limitrophes est immédiat. Mais cette notion, qui nous semble inséparable de l'idée de frontière, n'est pas universelle : elle est spéciale à notre forme et notre degré de civilisation ; elle est étrangère aux peuples de civilisation inférieure et à nombre d'autres. Il existe, par contraste avec nos frontières à une seule dimension, des frontières dotées d'une dimension de plus, qui est la largeur. Barth avait déjà remarqué dans le Soudan, en passant d'un État à un autre, l'existence de zones intermédiaires dévastées, dépeuplées, parfois très boisées, frontières de séparation bien plus

que frontières de contact. Junker décrit des solitudes de ce genre, larges de 30 à 50 kilomètres, dans la région du Bahr-el-Ghazal et de l'Ouellé, entre les Sandeh et les Bongo, les Sandeh et les Bandia. Le colonel Toutée a reconnu le même type de frontières dans la boucle du Niger et l'a magistralement expliqué*. Une zone frontière large, rigoureusement surveillée, maintenue déserte à dessein, a longtemps séparé la Chine d'avec la Corée.

Dans les siècles passés, l'Europe, moins civilisée et moins peuplée, a connu elle aussi cette sorte de frontières. Nos vieilles cités gallo-romaines formèrent souvent des circonscriptions naturelles que délimitaient, pour la plupart, des forêts, des marais, des terres en friche ou de médiocre valeur. Les possessions de l'Ordre teutonique dans la province actuelle de Prusse orientale étaient séparées de la Lithuanie par une zone de forêts large de 30 à 90 kilomètres que traversaient seulement trois chemins allant vers Kovno, Grodno et Ortelsburg, et cet état de choses dura jusqu'au XVIe siècle.

En pareil cas, la zone frontière n'a pas d'établissements permanents; c'est un pays neutre ou bien un refuge de pillards, de gens hors la loi issus des deux

---

* **Les frontières entre États indigènes dans la boucle du Niger.** — « Tandis que les gîtes d'étapes de la boucle du Niger se succèdent dans l'intérieur du même royaume à 20 ou 25 kilomètres de distance, deux gîtes qui appartiennent à deux royaumes différents sont généralement séparés par une distance double. C'est que deux royaumes voisins sont aussi, assez fréquemment, royaumes ennemis. Une fois la lutte ouverte, un village qui ne se trouverait qu'à 20 kilomètres d'un village ennemi serait par trop exposé à des attaques de razzieurs qui pourraient venir le matin et rentrer le soir chez eux. En se tenant à deux jours de marche les unes des autres, les localités frontières semblent se dire réciproquement : « Vous ne pouvez venir nous attaquer qu'en faisant une halte en route, c'est-à-dire sans que nous soyons avertis. » Tous ceux qui ont traversé une partie de l'Afrique savent que cette loi de répartition des villages est générale, et que, pour franchir une frontière, il faut doubler l'étape. »

(Colonel Toutée. *Du Dahomé au Sahara*. Paris, Colin, 1899, p, 212-213.)

contrées voisines. Telle fut longtemps la zone frontière entre la Moscovie et les possessions turques des bords de la mer Noire et c'est là que se développèrent les libres Cosaques, souvent aussi gênants pour leurs voisins du nord que pour ceux du sud. Entre l'empire de Charlemagne d'une part, les Slaves et les Avars de l'autre, la zone frontière s'animait par endroits grâce à des marchés tels que Hambourg, Magdebourg, Erfurt, Rastisbonne. Outre sa zone frontière le long de la Corée, la Chine eut à sa bordure méridionale de ces zones indécises, sans maître. Aussi fut-il difficile de convertir les hommes d'État chinois à notre conception européenne des frontières lorsqu'il s'agit de délimiter nos possessions du Tonkin. Et, par un curieux retour des choses, le contact des Européens avec des négociateurs imbus de l'autre notion a donné naissance, précisément en Asie, au système des États-tampons. C'est ainsi qu'on a vu des puissances européennes rivales, devenues voisines par les progrès de la colonisation, reprendre à leur compte sous ce nom la conception des frontières en largeur : il y eut pendant quelque temps une zone neutre entre la Birmanie anglaise et le Laos français; il existe, nominalement attribuée à l'Afghanistan, une zone de même nature entre les possessions russes du Pamir et les possessions anglaises du nord-ouest de l'Inde.

L'étude de la notion de frontières sous ses divers aspects et en différents pays peut ainsi provoquer d'utiles réflexions. Elle fait partie de la géographie politique conçue dans l'acception la plus large et la plus moderne du mot.

Croissance des États. — L'accroissement d'un État se traduit pour nous par le déplacement de ses frontières. On voit même souvent un État qui cherche à s'étendre dans une direction déterminée projeter de ce côté une portion de ses frontières comme un promontoire. Sur une carte politique de l'Asie on peut remarquer les saillies de la frontière russe au sud de Merv et de la frontière anglaise à l'ouest des pays de l'Indus, à travers le Bé-

loutchistan. En Afrique, l'avancée de l'Afrique Centrale britannique le long du Nyassa n'est pas moins caractéristique.

Ces régions par lesquelles s'opère ou se prépare l'accroissement sont souvent d'une vitalité intense, et de rapides changements s'y manifestent : c'est ainsi que, dans le Far-West des États-Unis et le sud de la République Argentine, on a vu de simples postes fortifiés devenir en peu d'années de véritables villes. Dans nos pays d'Europe, où l'espace manque pour une expansion facile, ces régions de contact aigu et de jalouse surveillance mutuelle sont fortement occupées et défendues, et c'est par elles qu'un État est souvent le plus vulnérable.

Il est curieux de remarquer la tendance à l'équilibre qui s'établit entre les dimensions d'États voisins, souvent après des siècles de conflit. Les étendues respectives de l'Autriche-Hongrie, de l'Empire allemand, de la France, de l'Espagne, sont entre elles comme 100, 86, 84, 80 ; celles de la Hollande et de la Belgique, comme 100 et 90; celles des États-Unis et du Canada avec adjonction de Terre-Neuve[1], comme 96 et 100.

Ces préoccupations d'équilibre dominent en bien des cas la politique : les trois États qui partagèrent la Pologne avaient pris au début des parts bien moins inégales qu'elles ne le sont devenues après les remaniements territoriaux de 1815; la diplomatie européenne a cherché à maintenir entre les États chrétiens de la péninsule des Balkans une certaine équivalence de superficie : la Grèce mesure 64 600 kilomètres carrés ; la Bulgarie, avant l'accession de la Roumélie orientale, 63 700; la Serbie, 48 500.

De même, un État qui a été amoindri s'efforce de retrouver par ailleurs une compensation à ce qu'il a perdu : l'Autriche, qui a dû abandonner, en 1859 et 1866, 44 315 kilomètres carrés en Italie, en a regagné, en 1878, 51 028 dans la péninsule des Balkans, par l'occupation de la Bosnie et de l'Herzégovine. Et nous-mêmes n'avons-

1. Et de l'archipel arctique nord-américain, inhabité ou peu s'en faut.

nous pas vu dans l'annexion de la Savoie et de Nice en 1860 une sorte de dédommagement à notre recul de frontières de 1814 et 1815?

Les formes de gouvernement et la géographie. — Il n'est pas jusqu'aux formes de gouvernement qui ne révèlent dans leur répartition des particularités géographiques. On remarquera que l'Asie est le pays des monarchies absolues, à l'exception de l'empire du Japon qui a un régime constitutionnel. L'Europe renferme la plupart des États monarchiques dans lesquels l'autorité du souverain est limitée par une représentation nationale. L'Amérique est le pays des républiques.

REVISION

On appelle ***État*** tout territoire soumis à une même domination. Toutefois, il est des cas où la souveraineté ne s'exerce pas dans tous ses détails sur toute l'étendue d'un État; la frontière politique d'un État peut être distincte de sa frontière douanière.

Au point de vue de leur tracé, on peut distinguer deux sortes de frontières : 1° les frontières linéaires; 2° les frontières en largeur. Les premières sont celles qui nous sont le plus familières, et le long desquelles le contact entre les États limitrophes est immédiat. Les autres consistent dans une zone qui sépare, avec plus ou moins de largeur, sans contact immédiat par conséquent, les États entre lesquels elle se déroule.

Dans la lutte entre les États pour leur accroissement, on remarquera là tendance à une sorte d'équilibre qu'accuse la comparaison de leurs superficies respectives.

II. — ILES BRITANNIQUES[1]

1. Superficie et population. — Les Iles Britanniques forment le *Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande*, ainsi nommé de ses deux îles principales. Sa superficie est de 315 000 kilomètres carrés, soit un peu moins des 3/5 de la France. Par contre, la population, au recensement de 1901, dépassait celle de la France, et s'élevait à près de 42 millions d'individus, ce qui représente une densité moyenne de 132 au kilomètre carré.

Les grandes divisions politiques du royaume sont : 1° l'*Angleterre*, avec 42 p. 100 de la superficie; 2° le *pays de Galles*, avec 7 p. 100; 3° l'*Ecosse*, avec 25 p. 100; 4° l'*Irlande*, avec 26 p. 100. En outre, le royaume comprend la petite île de *Man*, dans la mer d'Irlande, et les *Iles anglo-normandes*, dans la Manche, près des côtes françaises.

2. Situation et dimensions. — En considérant les parties extrêmes du Royaume-Uni, c'est-à-dire les îles anglo-normandes par 49° de latitude et les îles Shetland par 61°, on voit que cet État est compris entre les latitudes de Paris et du sud de la Norvège. La plus vaste de ses terres, la Grande-Bretagne, est elle-même très allongée dans le sens des méridiens, mesurant 950 kilomètres de long depuis l'extrémité de la presqu'île de Cornouaille jusqu'à la pointe nord de l'Écosse. Mais la largeur est modeste, réduite à 200 kilomètres entre l'estuaire de la Severn à l'ouest et celui de la Tamise à l'est, à 160 entre ceux de la Mersey et de l'Humber, à 60 entre la Clyde et le Firth of Forth. Nul point n'est à plus de 120 kilomètres d'une côte.

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, cartes 106-107, 108[a], 108[b], 108[c], 108[d].

Le jeu deux fois quotidien des marées diminue encore ces brèves distances : le flot se fait sentir dans la Tamise jusqu'au delà de Londres, à 125 kilomètres de l'embouchure ; il remonte l'Humber sur 80. Avec ses fortes marées, un développement de côtes de 7 900 kilomètres, double de celui de la France, l'abondance des ports naturels, criques et estuaires, la Grande-Bretagne était prédestinée à la vie maritime. D'autre part, son voisinage du continent, dont la séparent seulement les 39 kilomètres de largeur du Pas de Calais, facilitait les échanges avec le reste de l'Europe. Avant que le commerce n'utilisât ces avantages, la Grande-Bretagne a reçu du continent des envahisseurs successifs, Romains, Saxons, Scandinaves, qui ont influé sur le caractère des populations indigènes, mais qui, par la suite, se sont fondus en un peuple d'une puissante individualité, le peuple anglais de nos jours. L'insularité de la Grande-Bretagne n'a pas peu contribué à développer cette individualité.

3. Climat. — La mer, qui a fait la grandeur navale et commerciale du Royaume-Uni, détermine aussi les traits principaux de son climat. Largement baignées par les eaux océaniques tièdes qu'une lente et irrégulière dérive amène du sud-ouest, les Iles Britanniques jouissent d'une température plus douce et plus égale que les pays de l'Europe situés à même latitude ; elles sont en deçà et à l'ouest de la limite de l'isotherme de 0° en janvier.

Les températures moyennes de janvier et de juillet, qui sont de — 10°,5 et de 19°,4 à Moscou, sont de 3°,9 et de 17°,2 à Londres. L'hiver y est donc beaucoup plus doux, et l'été plus frais.

Ce climat, il est vrai, a ses inconvénients. Les Iles Britanniqnes sont fréquemment embrumées, et le soleil ne luit guère que trois heures en moyenne par jour dans le nord-ouest de l'Irlande et l'ouest de l'Écosse. L'Irlande enregistre deux cent dix jours de pluie par an, et certaines stations montagneuses d'Écosse comptent plus de 2 mètres de précipitations annuelles. L'est et le sud-est sont seuls relativement abrités contre cette surabondance d'humidité ; c'est qu'en effet le relief du sol entre ici en jeu, et que les hautes terres du nord et de l'ouest

de la Grande-Bretagne constituent pour le reste du pays une sorte d'écran.

Cette distribution des pluies influe au plus haut degré sur la répartition des cultures et le mode d'utilisation du sol en général. Elle explique que 30 p. 100 de la superficie des Iles Britanniques soient en prairies et pâturages.

4. Traits généraux de la constitution et du relief. — La concentration des hautes terres dans le nord et dans l'ouest de la Grande-Bretagne est un fait orographique remarquable qui acquiert toute sa valeur si l'on considère, en même temps qu'une carte du relief du sol, une carte géologique.

Une carte de ce dernier type[1] nous montre la Grande-Bretagne divisée en deux parties très tranchées, dont une ligne menée par Exeter, Bristol, York et Newcastle marquerait à peu près la séparation.

A l'ouest et au nord-ouest de cette ligne sont les terrains les plus anciens de la Grande-Bretagne : l'Ecosse, avec ses granites, ses vieux grès rouges, ses roches volcaniques, ses schistes siluriens et ses terrains carbonifères ; le nord-ouest de l'Angleterre, avec les monts du Cumberland et la Chaîne Pennine, de composition semblable ; le pays de Galles ; la presqu'île de Cornouaille. A l'est et au sud-est de cette même ligne, il n'y a plus que des formations secondaires et tertiaires, inclinées vers la mer du Nord, rappelant par leur disposition en crêtes successives les formations analogues du bassin parisien en France. Londres, comme Paris, est au centre de terrains tertiaires.

Cette division est de la plus haute importance, en ce que toutes les altitudes de la Grande-Bretagne supérieures à 400 mètres sont dans la portion nord et nord-ouest, la plus ancienne, de l'île. C'est dans les *monts Grampians*, en Écosse, que se trouve le point le plus élevé de l'ensemble, le *Ben-Nevis*, haut de 1 341 mètres, malgré la dénudation

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 93e.

que ces vieilles chaînes ont subie dans le cours des âges. En Angleterre, le *Scaw Fell*, dans le *massif du Cumberland*, atteint 983 mètres; mais la *Chaîne Pennine* ne dépasse pas 892, et le point le plus élevé de la Cornouaille, 621, tandis que dans le pays de Galles, on note 1 094 mètres pour le point culminant, le *Snowdon*.

Assurément, de pareilles altitudes peuvent nous paraître modestes; elles n'en ont pas moins un rôle, nous l'avons vu, dans la répartition des éléments du climat. Leurs solutions de continuité, leurs brèches ou leurs cols, ont accaparé les voies de communications; là se sont produits nombre d'événements historiques, d'engagements militaires lors des guerres entre l'Écosse et l'Angleterre et au cours des guerres civiles; c'est par là que passent les voies ferrées, qui ont à éviter les fortes rampes.

La différence de nature entre les deux portions de la Grande-Bretagne a pleinement acquis sa valeur lors de l'avènement de la grande industrie. C'est dans la partie ancienne de l'île, en effet, que se trouvent les gisements houillers qui fond de la Grande-Bretagne le pays d'Europe le mieux pourvu en combustibles minéraux. Mise au service de la métallurgie et des industries textiles, la houille a développé de nombreuses agglomérations d'hommes en ces pays de population jusque-là assez clairsemée, et de sol assez pauvre. Le XIX[e] siècle, que marqua l'essor de ces diverses industries, a vu s'accuser le contraste entre les deux portions du pays, l'Angleterre industrielle, et l'Angleterre historique.

Le sud-est de l'Angleterre est un pays de plaines et de coteaux, activement cultivé, mais sans mines de houille. Sa vie est à tel point concentrée dans *Londres*, la vieille capitale historique, avec les 4 millions et demi d'habitants qui la peuplent[1], que deux autres villes seulement, *Portsmouth*, et *Plymouth* avec *Devonport* avoisinent 200 000 habitants, et trois de plus, *Brighton*, *Southampton* et *Norwich*, dépassent 100 000. Le nord-ouest au contraire possède les régions accidentées du Cumberland et de la Chaîne Pennine, avec leurs landes, leurs tourbières, leurs

1. Plus de 7 millions avec l'*outer ring* (ceinture extérieure), dont l'adjonction forme le *Greater London*.

pâturages, mais aussi de vastes charbonnages à faible profondeur. On n'y trouve pas de centre prépondérant de population, du genre de Londres, mais deux agglomérations, *Liverpool-Birkenhead* et *Manchester-Salford* renferment chacune environ 1 million d'habitants[1]; trois autres, *Birmingham*, *Leeds*, *Sheffield*, environ un demi-million[2]; six, *Hull*, *Newcastle-Gateshead*, *Bradford*, *Nottingham*, *Leicester*, *Bristol*[3], environ un quart de million; une douzaine d'autres dépassent 100 000 habitants. Dans un rayon de 55 kilomètres autour de Manchester vivent plus de 8 millions d'individus.

L'Irlande a une topographie spéciale : sur ses bords s'égrènent des groupes montagneux dont l'un, dans le sud-est, atteint 1 040 mètres, tandis que le centre a été réduit à l'état de plaine parsemée de lacs et de tourbières, et ne dépasse que rarement 100 mètres d'altitude.

5. Cours d'eau. — Sous un climat humide, avec un relief modéré, les cours d'eau des Iles Britanniques sont bien alimentés, peu accidentés, mais la proximité des côtes ne leur laisse accomplir qu'un parcours très limité. La *Tamise*, malgré ses détours, ne mesure que 344 kilomètres de long; la *Severn* est un peu plus courte; le *Shannon* en Irlande, n'a que 264 kilomètres.

Mais l'importance de ces cours d'eau ne saurait s'évaluer à leur seule longueur kilométrique. Certains, en raison de leur pente adoucie et de leur régularité, ont pu être joints entre eux par des canaux, dont l'activité fut considérable avant l'avènement des chemins de fer : tels, le canal de la Tamise à la Severn, celui de l'Humber à la Mersey en franchissant une dépression de la chaîne Pennine par un tunnel, celui du Firth of Forth à la Clyde, en Écosse. Ailleurs, des cours d'eau médiocres ou insignifiants se transforment sous l'action de la marée : les rivières de Liverpool et de Glasgow, c'est-à-dire la *Mersey* et la *Clyde*, n'ont que quelques lieues de long, et cependant,

1. 813 000 et 828 000.

2. 522 000, 429 000, 409 000.

3. 240 000, 325 000, 280 000, 240 000, 212 000, 339 000.

la visite périodique du flot et le travail des ingénieurs aidant, elles donnent accès aux gros navires de mer.

GÉOGRAPHIE ÉCONOMIQUE

I. — LE SOL

1. Agriculture[1]. — Les conditions de l'agriculture sont celles que lui font le sol et le climat. A cet égard, la portion ancienne de la Grande-Bretagne est la moins favorisée, car les roches qui la constituent ne donnent pour la plupart, en se décomposant, qu'une terre végétale médiocre. Quant au climat, c'est la répartition de l'humidité et de la chaleur qui règle le choix des cultures : ainsi, parmi les *céréales*, le blé exige un été relativement chaud et sec, tandis que l'avoine s'accommode de plus d'humidité et de moins de chaleur. Il en résulte que le blé est cultivé surtout dans le sud-est de l'Angleterre[2], c'est-à-dire dans la partie la plus chaude et la moins humide, tandis que l'avoine se rencontre indistinctement partout, aux altitudes de moins de 300 mètres. C'est aussi dans le sud-est que se trouvent la plupart des cultures de seigle, bien que cette céréale soit moins exigeante que le blé.

Les céréales n'occupent guère plus de 1/10 de la superficie totale des Iles Britanniques; la moitié de cette étendue est consacrée à l'avoine; le reste se partage à peu près également entre le seigle et le blé. La production est tout à fait insuffisante pour les besoins de la consommation, qui fait appel, pour les 4/5, à des céréales importées de l'étranger.

Ici intervient une considération nouvelle qui explique le peu de place tenue par les cultures de céréales. Le régime de libre

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 106, carton 1.

2. Principalement dans les comtés de Warwick et de Worcester, qui donnent plus des 3/5 de la production totale.

échange, qui est celui des Iles Britanniques, laisse entrer dans le royaume les grains produits au dehors dans des conditions de bon marché irréalisables en Europe : les envois de la République Argentine, des États-Unis, de la Russie, de l'Inde et de l'Australie, grâce au bas prix des transports, approvisionnent l'Angleterre de telle façon que l'agriculteur anglais voit sa tâche diminuée ou rendue impossible. Il en est résulté deux conséquences : 1° la superficie consacrée aux céréales dans les Iles Britanniques est allée sans cesse en décroissant; 2° le rendement par unité de surface cultivée a été accru par les procédés de culture les plus perfectionnés, afin d'abaisser le prix de revient de l'unité de poids récoltée; ce rendement atteint 28 hectolitres à l'hectare[1], et même davantage dans les *Lowlands* ou Basses Terres d'Écosse entre Glasgow et Édimbourg.

L'orge, qui est une céréale importante dans un pays où la vigne ne mûrit pas, et où la bière est la principale boisson, est cultivé dans les régions relativement chaudes et sèches de l'est et du sud-est de l'Angleterre et de l'Irlande. Toutefois, là aussi, les Iles Britanniques font appel à l'étranger, notamment à la Turquie d'Asie, pour suffire à leur consommation. Le *houblon*, qui entre avec l'orge dans la composition de la bière, est cultivé aussi dans les riches régions agricoles du sud-est, en particulier dans le Kent, le Sussex et le Surrey, et donne des produits estimés.

La *pomme de terre* occupe les sols maigres de l'ouest et du nord ; c'est aussi, avec l'avoine, la principale culture de l'Irlande : cette île s'y est même vouée d'une façon si spéciale, que la mauvaise récolte de 1846 y amena une véritable famine. Les autres variétés de légumes sont cultivées aux environs des villes, ou importées de l'étranger : on sait quelle part prennent la Bretagne et l'Anjou à l'approvisionnement de l'Angleterre.

En Angleterre même, la Cornouaille, qui rappelle à bien des égards la Bretagne comme sol et comme climat, envoie ses légumes et ses fleurs sur les marchés de Londres. Et parmi les possessions britanniques en Europe, les îles anglo-normandes

1. En 1905, la récolte en blé a été de 29,4 hectolitres en moyenne à l'hectare en Grande-Bretagne.

et Malte se sont fait une place pour la fourniture des pommes de terre nouvelles.

Les seules variétés de *fruits* produites en abondance sont celles qui n'exigent ni sécheresse, ni chaleur, noix, pommes, poires, cerises. Encore les Iles Britanniques font-elles appel au dehors, même pour ces sortes de fruits et reçoivent-elles, du Canada par exemple, de grands approvisionnements de pommes. L'accélération des moyens de transport permet même à l'Angleterre de consommer des fruits des tropiques, tels que les bananes de la Jamaïque, une de ses colonies[1], et des Canaries.

Les Iles Britanniques ne produisent ni betterave à sucre ni tabac. Le sucre leur est fourni par les États d'Europe où l'industrie sucrière, longtemps favorisée par des primes à l'exportation, a pris un grand développement, tels que la France, la Belgique, l'Allemagne et l'Autriche, et la concurrence de ces pays pour l'approvisionnement du marché anglais avait même amené ce résultat paradoxal, que l'Anglais payait son sucre moins cher que l'habitant des pays producteurs. Quant au tabac, il est, abondamment et en une foule de variétés, fourni par l'importation.

2. Forêts. — Les Iles Britanniques sont aujourd'hui à peu près dépourvues de forêts : les bois ne couvrent que 5,1 p. 100 de la superficie de l'Angleterre, 4,5 de celle de l'Écosse, 1,8 de celle de l'Irlande. Il ne reste de bois de quelque étendue que dans le sud-est, dans les comtés de Hants[2], de Kent et de Sussex. Ailleurs, les arbres n'apparaissent que par petits groupes, bouquets ou taillis, qui suffisent toutefois à interrompre la monotonie des prairies, et font que le paysage anglais n'est nullement dépourvu de charme, en dehors, bien entendu, des régions purement industrielles.

2. La Compagnie de navigation Elder-Dempster reçoit une subvention du gouvernement pour assurer le transport de ces fruits.

1. Appelé aussi *Hampshire*.

L'humidité générale du climat étant assurée par le contact multiple avec la mer, les Iles Britanniques ont pu être impunément déboisées. Elles n'ont guère connu les fâcheuses conséquences qu'entraînent ailleurs les déboisements imprudents. Une fois les forêts réduites en étendue, elles ont trouvé dans le sol des matériaux de construction en abondance, et de bonne heure le sous-sol leur a fourni du combustible ; dès le XVI[e] siècle, la houille amenée de Newcastle embrumait l'atmosphère de Londres.

3. Pâturages, prairies et cultures fourragères. — Les forêts ont fait place aux pâturages de montagnes, aux landes, aux bruyères ; en Irlande, ce sont souvent des tourbières, aussi bien sur les hauteurs que dans les parties déprimées, qui leur ont succédé. L'humidité atmosphérique entretient la verdure de ces herbages, dont l'étendue est particulièrement remarquable en Irlande et en Écosse, un peu moins dans le pays de Galles.

A ces pâturages spontanés, dont plusieurs ne sont que de valeur médiocre et ne nécessitent aucun entretien, il faut ajouter les prairies artificielles et les cultures fourragères. Ces dernières, qui n'ont à redouter ni les sécheresses ni les gelées, ont pris une extension considérable : telles sont le trèfle et la luzerne dans l'ouest, les navets et les choux-raves ailleurs. Navets et choux-raves servent de nourriture d'hiver au bétail, et la superficie qu'occupe leur culture n'est pas loin d'égaler celle qu'on consacre aux céréales.

4. Élevage. — L'étendue des prairies, des pâturages et des cultures fourragères favorisée par le climat, explique le grand développement de l'élevage aux Iles Britanniques. L'élevage, comme l'agriculture, et pour des raisons analogues, y est d'un type perfectionné ; par une judicieuse sélection, on développe des aptitudes et des races spéciales, les unes remarquables par leur facilité d'engraissement, les autres destinées à la laiterie, d'autres enfin estimées pour leur laine. Le tout, comme

en agriculture, est du reste bien inférieur aux besoins, soit de l'alimentation, soit de l'industrie.

L'Anglais est un grand mangeur de viande et les *bêtes à cornes* sont au nombre de près de 11 millions dans les Iles Britanniques, habitant les grasses prairies du Cheshire et les sols argileux et humides des comtés de Stafford, de Derby et de Leicester, le pays de Galles, et surtout l'Irlande : cette dernière île renferme plus de bêtes à cornes que d'habitants, et ses principaux envois à la Grande-Bretagne consistent en bœufs et en beurre.

L'élevage du *mouton* est de vieille date dans les Iles Britanniques, surtout dans la Grande-Bretagne, moins humide que l'Irlande[1]. De bonne heure de grands troupeaux de moutons peuplèrent les Higlands d'Écosse, les monts Cheviot, les hauteurs du pays de Galles, les landes du comté de Wilts, les herbages maigres des Downs du sud-est.

Après la conquête normande, l'Angleterre fut « l'Australie du moyen âge »; elle envoya ses laines en Flandre, où on en faisait du drap. La taxe sur l'exportation des laines fut un des principaux revenus de la Couronne, et c'est en mémoire de cela que, de nos jours encore, le lord chancelier du royaume préside la Chambre des Lords assis sur un ballot de laine.

Nous verrons plus loin quel parti l'industrie textile a tiré des laines produites dans le pays ; depuis longtemps, cette production est insuffisante, et c'est l'étranger qui fournit le surplus. Le mouton devient de plus en plus un animal de boucherie, principalement dans les comtés compris entre l'Humber et la Tamise, et le *muttonchop* tend à prendre autant de place dans l'alimentation que le classique *beefsteak*.

L'espèce ovine est aujourd'hui représentée par 29 millions de têtes aux Iles Britanniques ; c'est un chiffre qui n'est, en Europe, dépassé que par la Russie. La diminution de cette catégorie de bétail, provoquée par l'accrois-

1. On sait que le mouton redoute l'excès d'humidité.

sement des troupeaux australiens et argentins, a été beaucoup moins marquée dans ces îles que dans l'Europe continentale.

Le *porc* fut un animal très répandu dans la Grande-Bretagne, où les anciennes forêts de chênes fournissaient des glands pour sa nourriture, où les Romains introduisirent le hêtre, dont le fruit est encore meilleur pour cet usage. Même après la disparition presque complète des forêts, le porc a continué à figurer parmi le bétail des fermes, nourri d'orge, de son, de résidus de produits de la laiterie. On en compte environ 3 600 000 aux Iles Britanniques, dont près du tiers en Irlande, là où domine la petite propriété, et où le lait et la pomme de terre servent à l'engraissement de ces animaux.

Les *chevaux*, au nombre d'un peu plus de 2 millions, se rencontrent surtout dans les comtés du sud, avec leurs grandes plaines et leurs cultures de céréales ; beaucoup sont employés aux travaux des champs et dans l'industrie. Les comtés de Suffolk et d'York fournissent des sujets robustes et de forte taille, tandis que les races d'Écosse et des îles Shetland sont petites. Mais l'espèce chevaline anglaise est moins remarquable par son effectif que par ses nombreuses variétés et la valeur exceptionnelle de quelques-unes d'entre elles. Là aussi, l'élevage a procédé par une intelligente sélection.

5. Pêche. — Les Iles Britanniques sont baignées par des mers poissonneuses, particulièrement par la Manche et la mer du Nord.

Au sud du Dogger Bank, le fond de la mer du Nord est sillonné de bancs et de fossés parallèles à la côte. La sole et le carrelet, qui fraient dans l'est de cette mer, se rapprochent de l'Angleterre à l'état adulte, et la pêche a toujours été plus fructueuse au voisinage des côtes anglaises que le long des côtes hollandaises ou allemandes. Le littoral anglais est parsemé de ports de pêche pour la plupart très animés.

L'emploi de bateaux à vapeur a accru la production,

ainsi que le rayon de consommation[1]. Le poisson est apporté à Londres par la Tamise. Le chemin de fer l'y amène également, en trains quotidiens spéciaux, au départ de *Grimsby*, de *Yarmouth*, de *Lowestoft*.

Les pêcheries britanniques occupent plus de 24 000 bateaux, montés par 107 000 marins. Leur produit dépasse un million de tonnes de poisson par an, d'une valeur de 225 millions de francs[2]. C'est un appoint considérable à l'alimentation du pays, sans parler des aptitudes nautiques que développe la pratique de la pêche. Non seulement les Iles Britanniques suffisent à leur consommation en poisson, mais elles en envoient de grandes quantités à l'étranger : le hareng seul figure pour 65 millions de francs dans la liste de leurs exportations annuelles.

II. — LE SOUS-SOL [3]

6. Métaux.— Dès l'antiquité, la Grande-Bretagne fut réputée pour ses richesses minières : déjà les Phéniciens exploitèrent l'*étain* des îles Sorlingues[4] au delà de l'extrémité sud-ouest de la presqu'île de Cornouaille ; les Romains connurent le *plomb* qu'on extrait encore dans le comté de Somerset.

Aujourd'hui, ces métaux le cèdent en importance au *fer*, dont la Grande-Bretagne produit annuellement plus de 4 millions et demi de tonnes. L'*étain* toutefois, malgré les arrivages de la presqu'île de Malacca et des îles malaises, où sont les plus riches gisements du monde, tient encore la seconde place, comme valeur, dans la production métallifère de l'Angleterre. Le *plomb*, puis le *zinc*, viennent bien loin après ; le *cuivre* n'est produit qu'en modeste quantité.

1. Les chalutiers anglais vont pêcher jusqu'en Islande et jusque dans le golfe de Gascogne.

2. On a calculé que la mer du Nord fournit une recette annuelle de 331 francs par kilomètre carré.

3. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 106, carton 2.

4. Iles Scilly de nos jours.

Le *fer* se trouve sur un grand nombre de points. Les exploitations les plus anciennes naquirent au voisinage des forêts, dont le charbon de bois servit à traiter le minerai, c'est-à-dire dans le Weald du Kent et du Sussex, sur la basse Severn (forêt de Dean) et près de Birmingham (forêt d'Arden). Quand les forêts s'épuisèrent, le charbon de terre vint remplacer le charbon de bois, et les mines de fer les plus activement exploitées furent celles qui avoisinaient les houillères : aussi Birmingham garda-t-elle son rang dans cette extraction et cette industrie. Plus récemment enfin, la facilité des communications a permis d'amener le charbon là où le minerai abonde et se distingue par sa teneur et ses qualités : c'est ainsi qu'on traite, loin des houillères, les minerais du district de Cleveland près de Middlesborough (comté d'York), et de celui de Furness près de Barrow (Lancashire).

La Grande-Bretagne a eu longtemps en Europe une situation prédominante en fait de production métallifère. Aujourd'hui, elle est distancée par l'Allemagne en ce qui concerne le fer, le plomb, le zinc et le cuivre. Mais elle garde sa supériorité en fait de combustibles minéraux.

7. Houille. — Les bassins houillers de la Grande-Bretagne occupent une superficie de 30 700 kilomètres carrés, c'est-à-dire près de 1/10 de l'étendue totale du Royaume-Uni. L'extraction de la houille a commencé de bonne heure, et, dès le XIVe siècle, les mines de la région de Newcastle (Northumberland) étaient exploitées. Mais la production de la houille ne s'est développée qu'à partir de la seconde moitié du XIXe siècle, avec les premières applications de la vapeur à l'industrie textile. Ses progrès furent gigantesques quand la machine à vapeur fut mise au service des transports par terre et par eau. En 1829, presque au début des chemins de fer, la Grande-Bretagne ne produisait encore que 23 millions de tonnes de houille; elle en fournit aujourd'hui 232 millions [1], quantité qui

1. Rappelons, par comparaison, que la production annuelle de la houille en France n'est que de 36 millions de tonnes.

n'est dépassée que par les États-Unis d'Amérique. Près de 850 000 ouvriers travaillent à l'extraction du « diamant noir », ainsi qu'on a surnommé ce précieux combustible.

Environ les 5/7 de la quantité extraite sont fournis par l'Angleterre; 1/7 par le pays de Galles; 1/7 par l'Ecosse. La valeur de la production annuelle, qui varie suivant la demande, les fluctuations du commerce, la plus ou moins grande fréquence des grèves dans le pays et à l'étranger, dépasse 2 milliards de francs. Cette production excède de beaucoup les besoins des Iles Britanniques; aussi 1/5 environ de la houille obtenue est-il exporté. C'est un fret précieux pour la marine marchande britannique, et une des causes de sa supériorité*.

On peut distinguer en Grande-Bretagne six régions de grande production houillère.

1° Les *bassins d'Écosse* vont du Firth of Clyde au Firth of Forth, et du comté d'Ayr à celui de Fife, avec une production de plus de 35 millions de tonnes. Ils approvisionnent les régions industrielles de *Glasgow* et d'*Édimbourg* (carte p. 31) et envoient à l'étranger l'excédent disponible, soit par *Glasgow* sur la Clyde, soit par *Grangemouth* et *Kirkcaldy* sur le Firth of Forth. L'exploitation y est facile, et les dix veines utilisées ont une épaisseur totale de 28 mètres.

2° Le *bassin de Newcastle*, réparti entre les comtés de Northumberland et de Durham, donne plus de 48 millions de tonnes par an. Voisin de la mer, il approvisionne

---

* **Le charbon et la marine anglaise.** — « L'excellent fret de sortie fourni par les charbons a plus contribué au développement de la marine marchande britannique qu'aucune loi instituant des primes à la construction des navires ou à l'armement n'aurait pu le faire. C'est peut-être la question du charbon qui, sous toutes ses faces, fret de sortie, combustibles, abaissement du prix du fer et de l'acier et, par conséquent, économie à la construction des coques de navires sur les chantiers, est la cause la plus certaine, la plus indiscutable, de l'immense supériorité que la marine britannique a acquise. »

(Mimaut. *Rapports commerciaux des agents diplomatiques et consulaires de France*, 1893, n° 140, p. 21.)

Londres et l'étranger par les ports qui s'échelonnent sur la Tyne, de *Newcastle* et *Gateshead* jusqu'à *North Shields, South Shields* et *Tynemouth*.

L'exploitation est si active dans ce bassin, que certaines galeries ont été poussées jusque sous le fond de la mer. Mais les frais que nécessite le creusement de ces puits sont largement compensés par l'excellence du charbon : entre la Tyne et le Wear sont les meilleurs charbons domestiques : au nord de la Tyne, les charbons pour machines; à l'ouest, ceux dont on fait le coke.

3° A l'ouest de la Chaîne Pennine s'étend le *bassin du Lancashire*, dont les couches tourmentées rendent l'exploitation assez difficile, mais qui n'en fournit pas moins 24 millions de tonnes. C'est ce bassin qui alimente *Liverpool, Manchester*, et les grands centres de l'industrie cotonnière dans l'ouest de l'Angleterre (carte p. 28).

4° A l'est de la même chaîne, le *bassin du Yorkshire* s'étend, outre la partie occidentale du comté d'York, dans ceux de Derby et de Nottingham, sur une longueur de près de 100 kilomètres et une largeur de 15 à 35. Avec une production annuelle de 53 millions de tonnes, il met son combustible à la disposition de l'industrie lainière de *Leeds* et de *Bradford*, et des aciéries de *Sheffield*.

5° Les *bassins du Staffordshire*, de peu d'étendue, sont très productifs : une des veines exploitées, célèbre en Angleterre, mesure jusqu'à 14 mètres d'épaisseur. Ses 13 millions de tonnes de production annuelle sont utilisées, au nord dans le « district des poteries, » au sud, dans la région de métallurgie dont *Birmingham* est le centre.

6° Un dernier grand bassin est celui du sud du *pays de Galles* auquel se joint le comté anglais de Monmouth. Là aussi sont d'épais filons d'une houille excellente, dont les meilleures qualités, sous le nom de *charbon de Cardiff*, sont expédiées de ce port à l'étranger; la marine à vapeur recherche tout particulièrement ce charbon dur, brillant, qui ne donne que peu de cendre et de fumée. Sur place, la houille du pays de Galles entretient de nombreuses

industries; la production dépasse 35 millions de tonnes par an.

C'est la houille qui a fait de l'Angleterre le grand État industriel qu'elle est devenue, non que l'industrie ait attendu cette gigantesque exploitation pour distancer celle du continent, mais parce que de nouveaux centres populeux ont surgi qui n'étaient, il y a un siècle et demi, que des bourgades, et que la vie et les hommes ont de plus en plus afflué de l' « Angleterre métropolitaine » de l'est vers les contrées de l'ouest révolutionnées par la vapeur, les machines et les métiers. C'est la houille qui, sur de vastes étendues, a substitué aux landes, bruyères et prairies du passé, le paysage du « Black country » ou « pays noir », avec ses immenses cités ouvrières, ses cheminées d'usines, ses hauts fourneaux, ses amas de scories et de boue charbonneuse, ses innombrables lignes ferrées.

III. — L'INDUSTRIE[1]

Ce que nous venons de dire des ressources naturelles des Iles Britanniques nous fera comprendre les vicissitudes et le caractère de leur industrie. Avant le perfectionnement de la machine à vapeur et l'extraction en grand de la houille, ce furent les cours d'eau qui donnèrent la force motrice, actionnèrent les meules, blanchirent les fils et les tissus. Ainsi se forma tout un personnel d'ouvriers prêt à mettre en œuvre des matières premières nouvelles, sans cesse en quête d'améliorations techniques : les tisseurs de laine passèrent sans difficulté au travail du coton quand le commerce apporta ce nouveau produit à l'Angleterre ; la plupart des machines et des métiers qui abrégèrent et facilitèrent le travail furent inventés dans le pays même, souvent par de simples ouvriers.

8. Industries textiles. — Le *lin*, cultivé en Irlande principalement, ne fournit guère que 1/10 de la quantité mise en œuvre dans les Iles Britanniques ; le reste lui vient surtout de Russie. L'industrie linière dispose de plus d'un million et demi de broches, de 40 000 métiers, et

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 106, carton 3.

occupe environ 120000 ouvriers. Elle a pour centres les plus actifs *Belfast*, *Cork* et *Dublin* en Irlande, *Barnsley*, *York* et *Leeds* en Angleterre, *Dundee*, *Glasgow* et *Dumferline* en Écosse. Les Iles Britanniques envoient pour plus de 180 millions de francs de toiles, fils et batistes à l'étranger.

L'*industrie lainière* a été développée par l'élevage en grand du mouton. Mais elle a pris une telle extension, que les laines indigènes ont cessé de suffire, et c'est l'importation de laines d'Australie, de la République Argentine et du Cap qui approvisionne pour les 6/7 les manufactures britanniques. Celles-ci, qui disposent de 6 millions de broches, de 150000 métiers, et occupent plus de 200000 ouvriers, sont situées surtout à *Leeds*, *Bradford*, *Halifax* et *Huddersfield* dans le West-Riding (comté d'York). Les draps et lainages anglais jouissent d'une réputation universelle, et l'étranger en achète annuellement pour 650 millions de francs.

L'industrie de la *soie* a été naturellement créée de toutes pièces en Angleterre, car le climat y interdit la culture du mûrier. Importée en 1685 par des protestants français réfugiés, cette industrie est loin de suffire aux besoins du pays, et l'importation de soieries de France, à la suite des traités de commerce de 1860, y est restée considérable. *Coventry* et *Derby* fabriquent des rubans; *Londres*, des taffetas; *Bradford*, des velours, des tulles et des dentelles. Mais les Iles Britanniques n'en importent pas moins pour 325 millions de francs de soieries par an.

L'industrie du jute, une plante textile cultivée dans l'Inde, s'est développée en Écosse lorsque la guerre de Crimée empêcha l'arrivée des lins et chanvres russes. Elle a pour centres principaux *Dundee* et *Glasgow*, ainsi que *Belfast*. Mais l'Inde travaille aujourd'hui près de la moitié du jute qu'elle récolte. La fabrication britannique ne se maintient que par la supériorité d'exécution de ses produits, sacs, toiles d'emballage, étoffes, dont elle exporte encore pour environ 65 millions de francs par an.

C'est à une autre matière première d'importation, le ***coton***, que les Iles Britanniques doivent la plus active de leurs industries textiles, celle qui occupe le plus de



RÉGIONS INDUSTRIELLES DU CENTRE ET DE L'OUEST DE L'ANGLETERRE.

métiers et d'ouvriers et qui, malgré les progrès de l'étranger, fournit près du quart des exportations du Royaume-Uni.

Le coton a fait son apparition en Angleterre dès le XVe siècle, mais l'industrie ne s'en développa qu'à partir de 1585, grâce à des réfugiés flamands venus d'Anvers après le sac de cette ville par les Espagnols. Un grand nombre de ces réfugiés s'établirent à Manchester et à Bolton, où l'on travaillait la laine. Les eaux de l'Irwell, de la Mersey, et des rivières venues de la Chaîne Pennine, ainsi que l'humidité du climat, permirent de produire des fils d'une finesse extrême, qu'on ne peut obtenir ailleurs qu'à un prix élevé. Bientôt la réputation des cotonnades anglaises fut solidement établie.

Une série d'inventions vint améliorer le travail et le rendement. En 1770, James Hargreaves imagina la *Spinning Jenny*, métier à filer qui produit plusieurs fils à la fois avec des fuseaux juxtaposés. Ce fut ensuite le tour du *Water frame* d'Arkwright, de la *Mule Jenny* de Samuel Crompton, avec laquelle un seul ouvrier peut faire mouvoir 1 200 fuseaux. En 1785 vint la première machine à vapeur pour la filature du coton, et la houille du Lancashire assura aux industriels de Manchester l'énergie mécanique à bon marché.

Ce sont les États-Unis qui fournissent à l'Angleterre la majeure partie du coton qu'elle travaille. Le port de *Liverpool* s'est outillé pour recevoir ce produit devenu indispensable * ; *Manchester* a fait creuser jusqu'à la Mersey un canal de grande navigation qui lui permet de s'en approvisionner directement et à moindres frais. Plus d'un million de tonnes de coton arrivent ainsi en Angleterre; 87 p. 100 y sont manufacturés, le reste est réexporté.

---

* **Le coton à Liverpool.** — « Le coton est le maître, l'hôte choyé entre tous et respecté. Dans l'air, où il flotte en brume presque impalpable, sur la mer, où sa bourre se confond à l'écume du flot, sur les quais et sur les entrepôts, qu'il recouvre en toute saison de neige volante, il règne. Il a son domaine réservé dans le *George's* et le *Prince's Docks*. Mais tous les bassins ont aussi pour lui quelque reposoir. Les quais se doublent pour lui de plusieurs rues de magasins terrestres. Partout, ses balles circulent, aux plates-formes des wagons et des chariots, aux cordes des poulies comme aux planches des chalands. Il remplit deux quartiers de son odeur fade et de sa bourre, le vieux *Back Goree* n'est plein que de ses entrepôts. Car derrière la double façade maritime, c'est encore un monde de magasins,

Manchester, *Salford*, *Oldham*, *Rochdale*, *Blackburn*, *Bolton*, toutes villes du Lancashire, fabriquent les fils, cotonnades calicots et velours. Au total, l'industrie cotonnière britannique dispose de 49 millions de broches, et occupe plus de 600 000 ouvriers. Ses produits malgré une âpre concurrence, malgré le développement d'industries similaires à l'étranger, en France, en Allemagne, en Autriche, en Russie, dans l'Inde, au Japon, aux États-Unis, figurent encore pour 2 300 millions de francs dans la liste des exportations.

Maintenir cette industrie qui occupe et fait vivre tant de gens, est pour l'Angleterre une question vitale. C'est pour lui assurer une matière première qu'elle s'efforce d'acclimater le coton dans plusieurs de ses colonies, et qu'elle tient si fort à l'occupation de l'Égypte. C'est pour lui fournir des consommateurs qu'elle a si grandement accru, par la conquête au besoin, l'étendue de son empire colonial.

En récapitulant les diverses industries textiles des Iles Britanniques, on voit qu'elles occupent plus d'un million d'individus, et qu'un capital de 5 milliards y est engagé. 5 millions de personnes, hommes, femmes et enfants, en tirent directement ou indirectement leurs moyens d'existence. Plus du tiers des exportations des Iles Britanniques consiste en produits de ces industries.

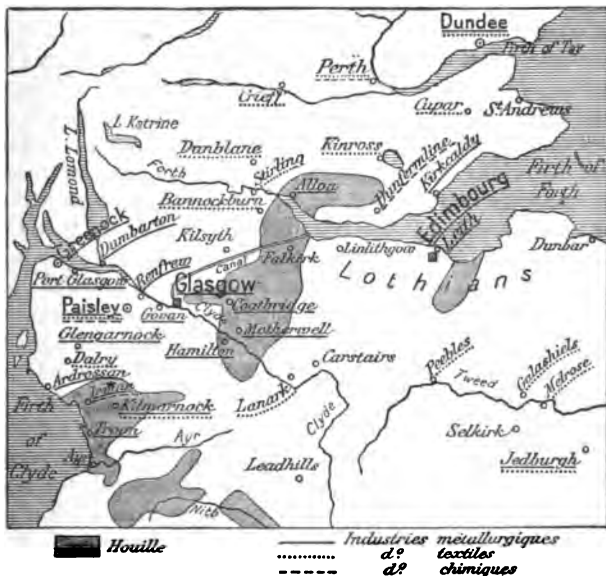
9. Industries métallurgiques.—Le Staffordshire et la région de Birmingham, où se développa de bonne heure le travail du fer, sont encore, grâce à la houille, le principal centre de la métallurgie britannique. *Birmingham* fabrique des rails, des machines, des outils, du matériel de chemins de fer, sans parler de produits plus particu-

---

de bureaux et d'offices, des piles d'agences superposées dans leurs cubes de briques et élevant jusqu'au septième étage leurs pupitres et leurs comptoirs. »

(V. Bérard. *L'Angleterre et l'impérialisme*, 3e éd. Paris, Librairie Armand Colin, 1905, p. 138-139.)

liers, tels que boutons de métal, plumes à écrire, yeux de poupées, bateaux en papier comprimé. Ses voisines, *Bromwich, Walsall, Wolverhampton,* se livrent au même travail. C'est à Soho, près Birmingham, que James Watt inventa sa machine à vapeur, destinée d'abord unique-



Régions industrielles de l'Écosse.

ment à épuiser l'eau des mines (1769), et qui devait bientôt être si utilement appliquée à l'industrie textile, à la traction ensuite.

Une autre grande région pour l'industrie du fer, c'est le comté d'York, avec *Sheffield,* qui produit de l'acier et fournit en particulier des couteaux, des limes, des ciseaux.

C'est à Sheffield que l'ingénieur Bessemer a trouvé en 1853 le moyen d'obtenir l'acier fondu par le procédé qui porte son nom, et qui consiste à faire passer un fort courant d'air com-

primé sur le fer en fusion. A l'âge du fer a succédé celui de l'acier, « révolution égale en importance à celle qui a remplacé le silex par le bronze, et le bronze par le fer. »

La houille du comté de Cumberland met en œuvre les minerais de fer de *Whitehaven*, qui contiennent 55 p. 100 de métal. La métallurgie du fer, pratiquée soit à l'aide de la houille extraite sur place, soit de la houille amenée par voie d'eau ou de fer, est florissante à *Glasgow* et sur la basse Clyde, à *Merthyr-Tydfil* dans le pays de Galles, à *Barrow in Furness* (Lancashire). La substitution du fer et de l'acier au bois dans les constructions navales a donné aux chantiers britanniques une avance qu'ils conservent encore : en 1904, ils ont livré 1250 navires, dont 828 à vapeur, d'une jauge totale de près de 900 000 tonneaux[1]. Les principaux de ces chantiers, auxquels l'étranger fait d'importantes commandes, sont à *Glasgow* et *Greenock* sur la Clyde; à *North* et *South Shields* et *Newcastle* sur la Tyne; à *Hartlepool;* à *Stockton* et *Middlesborough* sur la Tees; à *Sunderland* sur le Wear; à *Hull*, sur l'Humber; à *Belfast* en Irlande.

La métallurgie du fer absorbe les 14 millions de tonnes de minerai de la production indigène; il lui faut en outre l'appoint de l'étranger, qui lui envoie 6 millions de tonnes, en majeure partie venant d'Espagne. Elle fournit à l'exportation une valeur annuelle de plus de 800 millions de francs; mais les États-Unis et l'Allemagne ont distancé les Iles Britanniques pour la production du fer et de l'acier, et leur disputent, non sans succès parfois, le marché du monde.

Le *plomb* est travaillé à Newcastle, dans le comté d'York et en Écosse. Le *cuivre*, avec des minerais provenant surtout d'Espagne et du Chili, est traité à *Swansea* (pays de Galles); l'*étain*, en Cornouaille.

10. Autres industries. — Parmi les autres grandes

1. Le tonneau de jauge est une mesure de capacité égale à 2 mètres cubes 830.

industries britanniques, il faut citer la *céramique :* les argiles plastiques du Staffordshire sont travaillées à *Stoke-upon-Trent* et ses environs, dans le pays qui a reçu le nom significatif de « district des poteries », et qui fournit en abondance les faïences, les porcelaines, les briques et les tuiles.

La *verrerie* est florissante à *Londres* et à *Birmingham ;* les *industries chimiques,* à *Glasgow, Newcastle* et auprès de *Liverpool;* celles du *cuir,* à *Londres, Bristol* et *Leicester;* la *papeterie,* à *Londres, Bath* et *Manchester;* la *brasserie,* à *Londres, Édimbourg* et *Dublin.* Les confections, les modes, les conserves, l'ameublement, sont des industries très répandues, dont les produits sont en partie exportés.

Un caractère essentiel des industries britanniques, c'est leur concentration et leur spécialisation. Une même variété de production anime toute une ville, et dans un rayon peu étendu se répartissent toutes les subdivisions d'une même industrie, chaque fabrique exécutant telle ou telle partie du travail total. Il en résulte que les industriels qui livrent la marchandise achevée trouvent tout auprès d'eux les matières dégrossies, et évitent ainsi bien des pertes de temps et des frais de transport. Ajoutons qu'il n'est pas de point où l'on se trouve loin de la mer qui amène les matières premières, loin de la houille qui assure le travail, et l'on reconnaîtra quelle situation privilégiée la nature et l'homme ont faite à l'industrie britannique. Il n'y a guère que la Belgique et le nord de la France où l'on trouve au même degré, réunies, sur un étroit espace, les facilités de travail, d'approvisionnement et d'expédition.

IV. — LE COMMERCE

Ce qui précède peut nous donner déjà un aperçu du commerce britannique : une population dense, vivant surtout de l'industrie, ne trouvant pas sur son sol les ressources alimentaires suffisantes, fait nécessairement appel, pour les besoins de sa vie quotidienne, aux pays d'agriculture et d'élevage, et elle envoie les produits de son industrie aux pays encore insuffisamment outillés pour se suffire à eux-mêmes. L'importation de denrées

alimentaires et l'exportation de produits fabriqués sont les traits dominants du commerce extérieur du Royaume-Uni.

L'activité des échanges doit beaucoup à la situation géographique des Iles Britanniques, placées à proximité des États riches et civilisés de l'Europe occidentale et centrale, France, Belgique, Pays-Bas, Allemagne, et sur la route maritime la plus fréquentée du monde, celle qui conduit aux États-Unis. L'histoire et la politique sont venues en aide à ces conditions naturelles : par la possession d'un vaste empire colonial, où les gens de race anglaise sont nombreux, les Iles Britanniques disposent d'un champ d'action étendu et sont à proximité de tous les grands marchés du monde. Une marine marchande et un réseau de câbles dont aucun autre État ne possède l'équivalent sont les auxiliaires de l'énorme trafic du Royaume-Uni.

11. Commerce extérieur. — La valeur des échanges entre les Iles Britanniques d'une part, ses colonies et l'étranger de l'autre, dépasse 24 milliards de francs, dont 14 pour les importations et 10 pour les exportations[1].

Les articles importés sont, par ordre de valeur : des grains et farines pour plus de 1 750 millions de francs, du coton pour 1 300 millions, de la viande pour 950 millions, du beurre et de la margarine pour 600 millions, du bois, de la laine, du sucre, du jute, du lin et du chanvre, des soieries, des lainages, des graines oléagineuses, des fruits, du bétail vivant, des produits chimiques, du thé.

A l'exportation figurent des cotonnades, en fils et en tissus, pour 2 300 millions, des fers et aciers pour 800 millions, de la houille pour 650 millions, des fils et tissus de laine pour à peu près autant, des machines pour 580 millions, des produits chimiques pour 360 millions, des tissus de lin, des vêtements, des navires, du poisson.

C'est aux États-Unis que les Iles Britanniques font la plupart de leurs achats, soit environ 3 milliards de francs, en coton, viande, grains et pétrole; vient ensuite la France, qui livre 1 275 millions de francs, principalement des soieries, des vins, beurres, œufs, légumes et articles de Paris. Après ces deux grands fournisseurs se

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 108[c], carton.

placent successivement l'Inde, les Pays-Bas, l'Allemagne, la Russie, la Belgique, l'Australie, la République Argentine, le Canada.

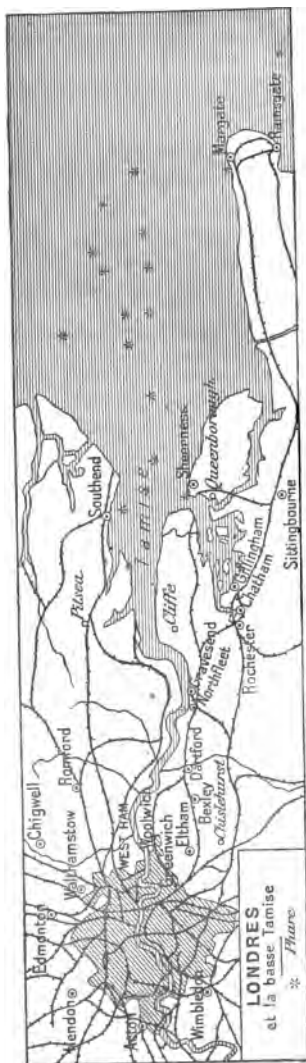
Les principaux clients des Iles Britanniques sont : l'Inde, pour plus d'un milliard, l'Allemagne, les États-Unis, l'Afrique australe, l'Australie, la France (380 millions), la République Argentine, le Canada.

Les Iles Britanniques achètent ainsi à l'extérieur beaucoup plus qu'elles ne vendent. Leurs colonies elles-mêmes, qui lui envoient pour plus de 3 milliards de marchandises, ne lui en demandent que pour 2 800 millions. Mais la différence entre le chiffre des importations et celui des exportations est largement compensée par d'autres revenus; ainsi, le fret payé à la marine anglaise par divers États étrangers qui l'utilisent pour leurs transports, ainsi, les intérêts des capitaux considérables que l'Angleterre a engagés en de nombreux pays du monde. Si les Iles Britanniques n'ont plus dans le commerce universel la situation dominante, presque exclusive, qui fut la leur, si elles rencontrent une concurrence de jour en jour plus âpre de la part de l'Allemagne, des États-Unis et d'autres puissances, elles gardent encore dans la lutte commerciale une avance considérable, et le chiffre de leurs échanges est en progrès.

12. Ports maritimes[1]. — Les ports des Iles Britanniques ne reçoivent pas moins de 370 000 navires par an, d'une jauge totale de plus de 114 millions de tonneaux, dont les 2/3 sous pavillon anglais.

Ces ports, répartis sur la longue étendue de côtes et les divers estuaires du pays, sont de divers genres. Les uns sont de simples ports de pêche, tels que *Wick*, *Inverness*, *Banff*, *Peterhead* en Écosse, *Whitby*, *Grimsby*, *Yarmouth* *Lowestoft*, *Dartmouth*, *Penzance* en Angleterre, *Sligo*, *Galway*, *Skibbereen* en Irlande. D'autres sont des ports de passage à destination du continent, comme *Harwich* pour Hoek van Holland, *Queenborough* pour Flessingue, *Douvres* pour Ostende et Calais, *Folkestone* pour Boulogne, *Newhaven* pour Dieppe; de même, *Holyhead*, dans l'île d'Angle-

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 106, carton 4.



La Tamise en aval de Londres
Échelle : 1/1 000 000

sey, assure les communications les plus courtes avec l'Irlande.

Une autre catégorie de ports sert spécialement à charger les 48 millions de tonnes de houille que la Grande-Bretagne envoie en France (près de 7 millions de tonnes), en Italie, en Allemagne, en Suède, en Russie, en Égypte, en Espagne, en Danemark, et même en des pays aussi lointains que l'Afrique australe, le Brésil et la Chine. Parmi ces ports sont les ports écossais de *Glasgow*, de *Kirkcaldy*, et de *Grangemouth*, les ports de la Tyne (*Newcastle*, *North Shields*, *South Shields*), *Sunderland*, *Hartlepool*, et, dans le pays de Galles, *Cardiff*, *Newport* et *Swansea*.

Restent enfin les ports qui servent à la navigation générale, et dont quelques-uns sont parmi les plus animés du monde.

Au premier rang se place *Londres*, dont le mouvement dépasse 17 millions et demi de ton-

neaux. Le port consiste dans tout le cours inférieur de la Tamise, les *wharves* ou quais, et surtout dans les installations plus modernes des *docks* répartis en dix groupes, sur une longueur de 42 kilomètres en aval du pont de Londres. Toutefois, plusieurs de ces docks ne sauraient recevoir des navires calant plus de 7 mètres, et ceux qui peuvent abriter les gros navires sont loin de la Cité, c'est-à-dire loin du centre des affaires.

Aussi voit-on s'opérer une division du travail : les paquebots à destination de l'Afrique australe complètent leur chargement et embarquent leurs passagers à *Southampton*; *Plymouth* est de même utilisé par certains services dirigés vers l'Amérique du Nord. Des trains de grande vitesse relient Londres à ces ports moins encombrés et dotés de meilleurs mouillages.

Mais la vie d'un port maritime ne consiste pas seulement dans le mouvement ou le nombre des navires qui le fréquentent ; elle dépend aussi de la valeur des produits qui y sont apportés et qui s'y négocient. Londres, qui a été longtemps l'entrepôt presque universel de toutes les denrées, domine encore le marché de la plupart d'entre elles et en fixe les cours : chanvre, laines exotiques, thé, sucre de canne, cuivre, métaux précieux et diamants, cacao, riz, indigo, bois des tropiques, cuirs et peaux, blés de Russie, de l'Inde et d'Australie, pétrole d'Amérique et de Russie, tels sont les principaux produits dont les prix s'établissent à Londres et règlent les transactions internationales.

Le second grand port de l'Angleterre est *Liverpool*, sur la Mersey, dont on a creusé le lit, supprimé la barre, et où la marée accroît la profondeur de 8 à 10 mètres. Avec son annexe *Birkenhead* sur la rive opposée, le port dispose de 44 docks, d'une superficie de 231 hectares et d'une longueur de quais de 56 kilomètres ; certains d'entre eux ont des fonds de 12 mètres et peuvent recevoir des navires de plus de 200 mètres de long. Liverpool est le grand entrepôt du coton, des blés d'Amérique, des viandes, du tabac, du caoutchouc.

Entre les deux grands ports du royaume s'est opéré une sorte de partage, non seulement des produits importés, mais des régions desservies. Les relations de Londres sont surtout avec l'Afrique du Sud, l'Asie et l'Australie, tandis que celles de Liverpool affectent plus particulièrement l'Amérique. Cette différence se traduit dans les types de navires affectés à ces trajets ; ceux qui se rendent en Amérique, étant plus gros et plus rapides, exigent des installations plus dispendieuses et un outillage de déchargement accéléré ; ceux qui se rendent dans l'Inde, l'Extrême-Orient, l'Afrique du Sud ou l'Australie, accomplissant des trajets de plus longue durée, coupés par des escales, sont de taille moindre, car ils peuvent renouveler en route leur charbon, charger et décharger des marchandises. C'est pourquoi Londres a pu conserver son activité maritime malgré des installations qui, comparées à celles de Liverpool, peuvent être jugées moins grandioses et relativement démodées.

13. Marine britannique. — Le commerce des Iles Britanniques est assuré par la marine marchande la plus nombreuse qu'il y ait au monde. En 1904, elle comptait 20 580 navires avec une jauge de plus de 10 millions et demi de tonneaux, parmi lesquels 10 370 navires à vapeur (8 750 000 tonneaux). L'équipage de cette flotte compte environ 260 000 marins. En y ajoutant la marine des colonies britanniques, on arrive à un total de 37 000 navires avec une jauge de plus de 12 millions de tonneaux. Un tiers des voiliers, deux tiers des navires à vapeur du monde, appartiennent au Royaume-Uni ; un peu plus de la moitié du tonnage marchand du globe flotte sous pavillon anglais.

C'est par la possession d'une telle flotte que peut se maintenir cette situation paradoxale d'un peuple qui s'alimente pour les trois quarts environ de produits venant de l'étranger, et pour la vie quotidienne duquel travaillent les cultivateurs et éleveurs de l'Australie et de l'Amérique. Dominer les grandes routes maritimes n'est pas seulement pour l'Angleterre une satisfaction d'amour-propre national ; c'est une nécessité vitale absolue. Si elle perdait la maîtrise de la mer, qui fait sa sécurité et permet son ravitaillement, c'en serait fait non seulement de son indépendance politique, mais sa vie matérielle même serait compromise.

14. L'Empire britannique. — En retour des pro-

duits alimentaires dont elles ne peuvent se passer, les Iles Britanniques offrent les produits de leur industrie. Pour écouler ceux-ci, il leur faut autre chose que la complaisance plus ou moins durable d'acheteurs étrangers dont le goût peut changer, dont l'outillage économique peut arriver à plus de perfection, dont la politique douanière peut devenir hostile. Il leur faut des marchés privilégiés, c'est-à-dire des colonies. Tout en laissant à celles de ces colonies qui renferment une population européenne suffisante l'autonomie qu'elles désirent, la métropole compte précisément sur l'existence de ces colons de sa race et de sa langue pour maintenir des relations économiques profitables. Quant aux autres, elles constituent des débouchés de premier ordre, et seront longtemps encore, — l'exemple de l'Inde le prouve, — ses tributaires. L'acquisition de pays neufs, encore peu avancés dans la voie du développement économique, l'activité d'une diplomatie toujours habile à obtenir les conventions commerciales avantageuses, l'incessant va-et-vient de sujets britanniques dans le monde, où leur langue est si répandue, tout cela maintient l'édifice savant du « Greater Britain » ou de la « plus grande Bretagne », c'est-à-dire l'*Empire*, comme on l'appelle en un seul mot. La politique *impérialiste* est celle qui a pour objet de sauvegarder les innombrables intérêts moraux et matériels de l'expansion anglaise dans le monde.

15. Forces de terre et de mer. — En présence des rivalités que comporte la vie des nations, un organisme tel que l'Empire britannique ne saurait se passer d'une force armée considérable. Étant données la nature insulaire du Royaume-Uni et la dispersion de ses colonies, c'est aux forces navales qu'incombe surtout le maintien de la sécurité nationale : elles ont pour mission d'empêcher toute tentative de débarquement dans les Iles Britanniques et d'assurer leurs communications avec le dehors. A cet effet, un principe directeur a été adopté, c'est que la marine doit être au moins égale, comme

nombre d'unités de combat, aux deux plus fortes marines étrangères coalisées.

L'Angleterre consacre annuellement 925 millions de francs à sa marine. L'effectif de celle-ci en officiers, mécaniciens, marins et hommes des services auxiliaires est de 129 000 hommes. En fait de matériel flottant, elle comprend 56 cuirassés en service ou en achèvement, tous âgés de moins de seize ans, 28 croiseurs cuirassés de moins de dix ans, 39 croiseurs protégés de 1re et 2e classe, sans parler des canonnières, torpilleurs, contre-torpilleurs et sous-marins.

En temps ordinaire, les meilleurs de ces navires sont répartis en trois flottes : 1° la flotte de la Manche, avec *Portland* pour port d'attache ; 2° la flotte de l'Atlantique, avec *Gibraltar ;* 3° la flotte de la Méditerranée, avec *Malte*. D'autres sont affectés aux stations lointaines, Chine, Pacifique, Australie, Inde, le Cap. Le reste est en réserve avec effectifs réduits. Incessamment entraînée, fière de ses traditions, novatrice cependant en fait de constructions et d'armement, la marine britannique est universellement considérée comme à la hauteur de sa tâche. Celle-ci lui serait facilitée par le réseau si complet des câbles sous-marins appartenant à des Compagnies anglaises, grâce auquel il n'est pas de mouvement d'une force navale ennemie qui ne serait signalé à l'Amirauté.

Les forces de terre ont un rôle beaucoup moindre. Il consiste à occuper les colonies dont la marine garde les voies d'accès, et à assurer la relève de ces garnisons lointaines au moyen des troupes stationnées dans la métropole. Une armée exclusivement recrutée par enrôlements volontaires suffit à cette tâche, et son effectif, variable suivant les circonstances, n'est actuellement que de 221 000 hommes, dont 1/3 environ dans l'Inde, et d'autres fractions importantes dans l'Afrique du Sud, à Malte, à Gibraltar et en Égypte.

Il faut toutefois ajouter à ces forces les troupes indigènes, encadrées par des Européens, dont l'effectif, dans l'Inde, a pu être porté au double de celui des troupes britanniques. D'autres troupes indigènes sont entretenues dans l'Afrique occidentale,

centrale et orientale. Ailleurs, les garnisons sont d'importance numérique réduite, par exemple aux Bermudes, à Maurice, à Ceylan, à Singapour. Ni le Canada, ni l'Australie n'ont de forces militaires anglaises : ces colonies émancipées ont à pourvoir elles-mêmes à leur police, à leur défense immédiate par l'appel de milices, en attendant que la métropole vienne, le cas échéant, à leur aide.

COLONIES ANGLAISES

Les Iles Britanniques ne représentent guère en superficie que 1/93 des pays soumis à leur domination. L'Empire britannique s'étend sur plus de 29 millions de kilomètres carrés, soit près de trois fois la surface de l'Europe, et dépasse ainsi d'un tiers environ les dimensions de l'Empire russe lui-même. Il renferme un peu plus de 400 millions d'individus, soit plus du quart de l'humanité : dans ce nombre, les possessions asiatiques figurent pour plus de 300 millions; celles d'Afrique pour plus de 45 ; celles d'Amérique pour 7 1/2 ; celles d'Australie et du Pacifique pour 5 1/2[1].

En dehors des Iles Britanniques, il existe au moins 10 millions de nationaux du Royaume-Uni parlant anglais. L'anglais est également la langue de la presque totalité des 80 millions d'habitants des États-Unis. Un incessant courant d'émigration partant des Iles Britanniques et une immigration d'à peu près même importance à destination de ces îles, donnent la cohésion et entretiennent la vie à travers cette immense famille dispersée.

C'est ainsi qu'en 1904 les Iles Britanniques ont envoyé aux États-Unis 146 000 de leurs nationaux, près de 70 000 aux colonies de l'Amérique du Nord (Canada et Antilles), près de 14 000 en Australie et Nouvelle-Zélande, près de 27 000 dans l'Afrique du Sud, environ 15 000 ailleurs; au total, 271 000 individus. 180 000 étrangers ont suivi ce mouvement, la plupart émigrants à destination des États-Unis. Inversement, 242 000 personnes ont immigré dans le Royaume-Uni, comblant ainsi le vide produit par

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 108.

l'émigration et destinés sans doute en grande partie à se fondre dans la nationalité britannique.

Diverses sortes de colonies. — Les colonies et possessions britanniques sont d'espèces différentes, selon leurs aptitudes propres et selon leur mode de gouvernement.

C'est ainsi qu'à côté de colonies de peuplement telles que le Canada et l'Australie, où la population indigène est réduite à un total négligeable, il en est d'autres, telles que l'Inde, où les Européens sont en infime minorité. Entre ces deux variétés, les colonies du Cap et du Natal représentent un état de choses intermédiaire, avec une population blanche assez nombreuse, inférieure cependant à la population indigène. D'autres colonies peuvent être qualifiées de colonies de plantations, et ont eu de tout temps pour mission de fournir à la métropole les denrées dites coloniales, café, thé, sucre de canne, fruits des tropiques : telles sont la Jamaïque, les Antilles, Ceylan, Maurice. Pour établir la jonction par mer entre ces possessions éparses, des points de relâche, des stations navales, des dépôts de charbon, ont été occupés : telle est la fonction de Gibraltar, de Malte, d'Aden, des Bermudes. Enfin, d'autres établissements sont avant tout des entrepôts commerciaux, des dépôts de marchandises anglaises à proximité des grands marchés d'écoulement, comme Singapour et Hong-Kong.

Au point de vue de leur gouvernement, les colonies britanniques sont de trois sortes. Les « colonies de la Couronne » sont entièrement administrées par la métropole, qui en nomme les gouverneurs et assure tous les détails de leur existence. D'autres colonies possèdent des institutions représentatives ; la métropole n'a qu'un droit de veto sur leurs décisions, mais elle conserve la nomination du gouverneur et des fonctionnaires. Enfin, il est des colonies autonomes, s'administrant elles-mêmes ; le gouverneur seul est nommé par la métropole. L'Inde appartient à la première de ces catégories ; le Cap, le

Natal, Ceylan, à la seconde; le Canada, Terre-Neuve, l'Australie à la troisième.

En dehors des colonies proprement dites, il existe de nombreux pays dits de protectorat. L'action de l'Angleterre s'y exerce par des fonctionnaires appelés « commissaires » ou « résidents ». Pour être plus déguisée et moins officielle que dans les colonies, elle n'en est pas moins effective : une bonne partie de l'Inde est ainsi nominalement gouvernée par des souverains indigènes; en réalité, ceux-ci n'ont d'autre autorité que celle que l'Angleterre veut bien leur laisser.

I. — POSSESSIONS D'EUROPE

En Europe, l'Angleterre possède la ville et la forteresse de *Gibraltar*, qui commandent le détroit de ce nom, et l'île de *Malte*, voisine de la Sicile, surveillant le passage du bassin occidental au bassin oriental de la Méditerranée. Ces deux pessessions sont des étapes sur la route de l'Inde par le canal de Suez; elles servent de points d'appui à deux des flottes que l'Angleterre entretient en temps de paix.

Dans la Méditerranée orientale, l'île de *Chypre* est occupée par l'Angleterre. La valeur militaire en a diminué depuis que l'Angleterre domine directement le canal de Suez et la mer Rouge par son installation en *Égypte*.

II. — POSSESSIONS D'ASIE

C'est en Asie que se trouve le joyau des possessions britanniques, l'Inde, qui contient les 3/4 des sujets du Royaume-Uni. La route qui y conduit est jalonnée par l'îlot fortifié de *Périm*, à la sortie de la mer Rouge; un peu à l'écart, *Aden* et son annexe *Steamer-Point*, avec un petit territoire, forment une des escales habituelles de la navigation à destination de l'Inde. Sur la côte orientale de l'Arabie, l'Angleterre pensionne le sultan de *Mascate*, et

elle observe le golfe Persique, où elle a occupé les *îles Bahrein*, en prévision du moment où le chemin de fer de la vallée de l'Euphrate viendra aboutir sur ce golfe. Les abris fortifiés, les dépôts de charbon, ne manquent donc pas sur cet itinéraire maritime, pour lequel la navigation à vapeur a abandonné l'ancienne route du Cap.

INDE ANGLAISE[1]

1. Situation et dimensions. — L'Inde est la péninsule médiane du sud de l'Asie. Elle s'étend de 8° à 37° de latitude nord, du cap Comorin aux abords de la chaîne de l'Indou-Kouch : c'est à peu près l'intervalle compris entre la Grèce et la Laponie suédoise. Par sa superficie, qui dépasse 4 millions et demi de kilomètres carrés[2], l'Inde équivaut à l'Europe diminuée de la Russie et de la péninsule des Balkans.

L'Inde forme en Asie un tout distinct, isolé des pays voisins. Au nord s'élève l'Himalaya, dont les cols sont difficilement praticables ; au nord-est, un réseau inextricable de montagnes semble interdire l'accès de la Chine méridionale ; à l'ouest, au delà de la région de l'Indus, les terrasses des monts Souleïman forment, suivant l'expression anglaise, les « frontières scientifiques », aujourd'hui atteintes. Cependant l'empire britannique des Indes a dépassé les limites géographiques de l'Inde, à la fois vers l'ouest et vers l'est : vers l'ouest, il comprend le protectorat d'une partie du Béloutchistan ; vers l'est, il embrasse, par la Birmanie, une portion de l'Indo-Chine.

2. Divisions naturelles de l'Inde. — On conçoit facilement qu'avec une aussi grande étendue l'Inde renferme une grande variété d'aspects, de cultures, de populations.

Trois grandes divisions y apparaissent au premier coup d'œil : 1° la puissante et longue chaîne de l'*Himalaya*, où le *mont Éverest*, avec ses 8 840 mètres, représente

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 111.

2. Y compris la Birmanie.

le plus haut sommet du globe, les avant-monts de cette chaîne et la bande marécageuse et pestilentielle du *téraï* qui en longe en partie la base vers le sud ; 2° l'*Inde péninsulaire*, consistant surtout en un antique plateau de schistes, de grès et de basaltes, et dont les rebords forment les *Ghâts* occidentaux le long de la mer d'Oman, les *Ghâts* orientaux, en série discontinue à quelque distance du golfe du Bengale ; 3° entre ce plateau et la région himalayenne, la vaste *plaine indo-gangétique*, partie la plus récente de l'Inde, faite d'alluvions qui se chargent de vases vers l'est, dans le Bengale, de sables vers l'ouest, dans le Pendjab.

Le sol de l'Inde offre d'infinies variétés : alors que dans l'Inde péninsulaire le rocher se dresse presque partout, que les vallées sont encaissées, dans la grande plaine d'alluvions on a peine à rencontrer un caillou, et les rivières coulent entre des rives plates qu'il a été facile d'irriguer à grande distance. Toutefois, la nature du sol n'en explique pas tous les aspects : c'est le climat surtout qui fait la diversité de l'Inde, règle ses cultures et détermine la répartition de ses habitants.

3. Climat de l'Inde. — L'Inde est traversée dans sa plus grande largeur par le tropique du Cancer, et la moitié environ de son étendue est au sud de ce tropique. Aussi les températures y sont-elles élevées, particulièrement au mois de mai, qui précède la saison des pluies.

Ce fait seul explique pourquoi l'Inde ne se prête pas à l'établissement d'une population européenne nombreuse. Les Européens ne s'y trouvent pour la plupart que comme fonctionnaires, soldats et marchands. Quand vient la saison chaude, beaucoup d'entre eux gagnent les stations fraîches des montagnes.

Il y a, il est vrai, dans les détails de la distribution des températures, bien des différences : dans le Pendjab, les températures d'été sont bien plus élevées que dans le sud lui-même ; mais on y connaît un véritable hiver, tandis qu'à Bombay et à Madras par exemple, la chaleur

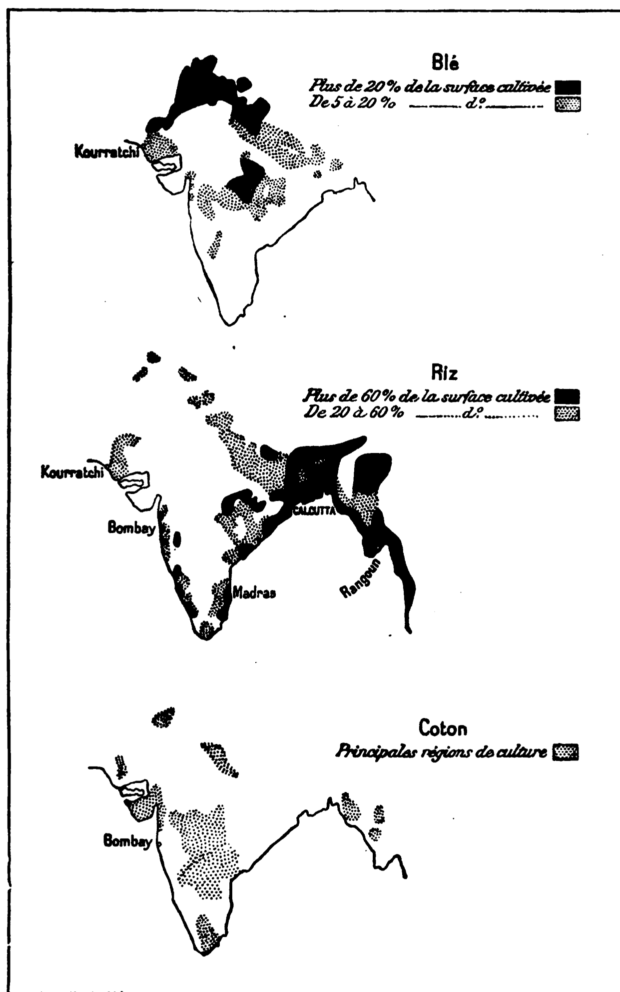
est plus également répartie dans l'année, et qu'il n'y a pas, du jour à la nuit, le refroidissement salutaire qu'on observe dans le nord-ouest.

Mais c'est surtout la *mousson* qui fait le climat de l'Inde ; c'est d'elle que dépendent les cultures, et par suite la vie de la plupart des habitants, car ce sont ces vents du sud-ouest, chargés de vapeurs océaniques, qui donnent aux champs et aux rivières l'eau indispensable. Une année de pluies insuffisantes est une année de mauvaise récolte ou de famine ; la mousson d'été est à l'Inde ce qu'est la crue du Nil à l'Égypte. Elle dure de la fin de mai au commencement d'octobre ; après quoi s'établit un régime de vents inverse, beaucoup plus sec.

Les pluies d'été n'affectent pas également la totalité de l'Inde : elles tombent là où le relief facilite la condensation de l'humidité atmosphérique, c'est-à-dire sur les pentes montagneuses exposées au sud-ouest et à l'ouest. Ainsi, les Ghats orientaux reçoivent 3 mètres de pluie, tandis qu'en arrière d'eux, la chute n'est que de 50 à 80 centimètres ; les nuages passent sur la basse vallée de l'Indus sans trouver d'obstacle qui provoque la pluie, et ne se déchargent qu'au contact des premières pentes de l'Himalaya. C'est pourquoi l'Inde renferme des déserts à peu près sans eau, des pays où l'eau doit être précieusement emmagasinée dans des réservoirs, et enfin, dans l'Assam, la contrée la plus pluvieuse du globe. L'île de Ceylan, très arrosée dans sa moitié sud-ouest, est relativement sèche dans l'autre.

La quantité des pluies, leur répartition en saisons, les accidents du relief, sont autant de conditions dont dépendent, particulièrement dans l'Inde, la richesse des cultures et la densité des populations. La région sèche du nord-ouest n'a que 25 habitants au kilomètre carré, alors que les districts orientaux du Bengale en renferment 283, le petit État de Cochin, 260, et même certains petits districts purement agricoles, 750. C'est l'existence de contrées populeuses sur de vastes étendues, telles que le Bengale, qui vaut à l'Inde de renfermer 295 millions d'habitants[1].

1. Y compris les 10 millions et demi d'habitants de la Birmanie ; non compris les 3 740 000 de Ceylan.



CULTURES DE L'INDE

A l'inverse de l'Angleterre, l'Inde est un pays essentiellement agricole, et la nourriture de ses habitants est surtout végétale. Il y a plus ; la religion indoue interdit à ceux qui la pratiquent, c'est-à-dire à 207 millions d'hommes, l'usage de la nourriture animale. Le lait et le beurre sont autorisés, mais le bœuf et la vache sont sacrés, et n'entrent pas dans l'alimentation. La rigueur de ces prescriptions fait que l'agriculture est à peu près seule à subvenir aux besoins des habitants, car le faible développement de l'industrie limite leurs facultés d'achat et la possibilité de faire venir du dehors un supplément de denrées alimentaires.

4. Agriculture[1]. — Les deux tiers de la population de l'Inde se livrent à l'agriculture, avec des instruments assez primitifs, la plupart du temps sans fumer le sol. Le riz, l'orge, le blé et diverses espèces de millet sont les céréales cultivées.

Le choix des céréales et le nombre des récoltes varient suivant les régions et le climat. Là où l'hiver n'est pas trop rigoureux, on obtient deux récoltes annuelles, le *rabi* en avril et le *kharif* en novembre. Dans le *rabi* figurent surtout le blé et l'orge ; dans le *kharif*, les diverses variétés de riz.

Le *blé* domine dans le nord de l'Inde, Pendjab et Provinces Unies d'Agra et d'Aoude, qui reçoivent quelques pluies d'hiver et possèdent en outre des canaux d'irrigation. Le Pendjab récolte deux fois plus de blé que la Grande-Bretagne, et lui en envoie une quantité égale à celle que lui fournissent les États-Unis[2]. Le blé se rencontre également dans les Provinces Centrales, et sa culture a été développée plus récemment dans la Birmanie Orientale.

Le *riz* est cultivé un peu partout dans l'Inde, mais surtout

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 110.

2. Sauf, bien entendu, dans les années de disette. L'exportation de blé de l'Inde, qui a été de 2 millions 1/4 de tonnes en 1905, ne fut que de 2 500 en 1901

dans le Bengale, la Birmanie, et les deltas de la côte du golfe de Bengale, où il occupe 80 à 90 p. 100 du sol utilisé. C'est la culture d'été par excellence, mais là où le système d'irrigation le permet, on peut le cultiver aussi en hiver, c'est-à-dire pendant la saison sèche. Le même sol peut alors donner jusqu'à trois récoltes de riz par an. Il n'est donc pas étonnant que les régions où domine la culture du riz soient aussi celles où la population est la plus dense.

Toutefois, le blé, l'orge, le riz, sont surtout la nourriture des classes aisées. Les 3/4 de la population de l'Inde vivent du *millet*, dont il existe de nombreuses variétés, et dont on fait les *chupattis*, sorte de lourds gâteaux qu'on trouve partout dans le nord et le centre de l'Inde.

Il y a, dans la région centrale de l'Inde, de vastes étendues d'un sol noir, argileux, résultant de la décomposition des basaltes, fertile à condition d'être bien arrosé. C'est le *regur*, surnommé *cotton-soil*. Sur ce sol en effet domine une des plus anciennes cultures de l'Inde, celle du *coton*, et l'Inde vient encore aujourd'hui au deuxième rang pour la production de cette matière textile, immédiatement après les États-Unis. Elle lui consacre 60 000 kilomètres carrés [1], principalement dans les régions modérément humides du centre, où il ne tombe guère plus d'un mètre de pluie par an.

Mais le coton de l'Inde est l'objet de moindres soins que celui des États-Unis ; la soie en est plus courte et plus grossière. Aussi est-il bien moins recherché. Du reste, une grande partie est déjà manufacturée dans le pays même. C'est cependant le principal article d'exportation de l'Inde, pour une valeur annuelle de plus de 400 millions de francs en coton brut, sans parler des graines, et même des fils et tissus.

La *canne à sucre* se rencontre dans le Bas-Bengale et dans les deltas bien arrosés de la côte de Coromandel, où

1. 100 000 aux États-Unis ; 4 000 en Égypte.

cette culture dispose, à la saison sèche, de canaux d'irrigation. L'*indigo*, culture très ancienne dans l'Inde, — d'où son nom, — se trouve dans le Bengale, mais son importance a bien décru depuis la découverte des couleurs artificielles. C'est également le Bengale, avec l'Assam, qui fournit le *jute*, une plante textile d'un usage de plus en plus répandu.

Le *café*, de très bonne qualité, est cultivé dans le Mysore; le *tabac*, dans le delta du Cavéry. Une culture qui a pris une grande importance dans le trafic de l'Inde avec l'étranger est celle du *thé*.

Le thé existait à l'état sauvage dans l'Assam ; dès 1842, on le cultivait sur les pentes méridionales de l'Himalaya, dans le district de Koumaon. Depuis lors, de vastes plantations ont été créées dans l'Assam et à Ceylan. La plupart des thés consommés en Angleterre[1], aux États-Unis et en Australie viennent aujourd'hui de l'Inde et de Ceylan, mais le thé indien, dont la grande production a abaissé le prix, ne saurait rivaliser pour la finesse et le parfum avec les thés de la Chine.

La Chine s'étant mise à produire l'*opium*, cette denrée n'occupe plus aujourd'hui le même rang qu'autrefois dans les exportations de l'Inde; elle cède le pas au coton, au riz, au jute et au blé. Le pavot à opium est cependant cultivé encore en quantités considérables le long du Gange et sur le plateau de Malva.

Le développement de l'agriculture a été favorisé par la création d'un réseau de chemins de fer qui atteint déjà une longueur de près de 45 000 kilomètres, et par le développement du système d'irrigations. L'irrigation est assurée, dans les régions de l'Indus et du Gange, par un vaste réseau de canaux : ceux du Gange forment un ensemble de rigoles dont le développement dépasse 7 400 kilomètres de longueur et répand la fertilité sur un territoire long de 515 kilomètres et large de 80. Sur le sol imperméable du sud de l'Inde, on a eu recours surtout à des barrages et à des réservoirs, « œuvres parfois grandioses, dont quelques-unes remontent à une assez haute antiquité ; l'art et la religion s'y

1. Le Royaume-Uni à lui seul importe annuellement pour plus de 200 millions de francs de ces thés.

sont associés : il y a des réservoirs sacrés, décorés de riche architecture, qui ont presque les proportions d'un lac [1] ». Enfin, pour prévenir les famines et aussi pour retarder la croissance d'une industrie indigène dont la concurrence amoindrirait les importations anglaises, le gouvernement de la colonie s'efforce de développer les cultures alimentaires de préférence aux cultures industrielles : il satisfait de la sorte en même temps aux devoirs de la philanthropie et aux intérêts commerciaux de la métropole.

5. Mines. — L'Inde est assez abondamment pourvue de *houille :* des mines sont exploitées dans le Bengale, à *Ranigange ;* d'autres gisements se trouvent dans l'Assam, dans la vallée de la Nerbudda, dans le Nizam, et divers endroits du plateau du Dekkan. La production annuelle est de 8 millions de tonnes, et bien que ce charbon soit de qualité médiocre, l'Inde en approvisionne les ports de l'Océan Indien, notamment Singapour.

Un peu d'*or* est obtenu dans le Mysore ; en revanche, les mines de *diamant* de Golconde qui furent jadis si célèbres, et occupèrent 30 000 ouvriers au début du XVIIe siècle, sont épuisées. Le *sel* est produit dans les Pendjab, où la couche salifère, dans la chaîne du Salt-range, a jusqu'à 200 mètres d'épaisseur, dont 80 à 90 de sel pur. L'Assam et la Birmanie fournissent du *pétrole*. Le *fer* est assez abondant dans les Provinces centrales, à proximité du bois et du charbon, mais l'exploitation en est peu avancée.

Il n'en fut pas toujours ainsi : des mines abandonnées, des amas de scories, montrent qu'il y eut jadis dans l'Inde une active industrie du fer ; *Nirmal*, dans l'État actuel de Haïderabad, fournissait l'acier des sabres de Damas. Ce travail a à peu près cessé, et les articles de fer et d'acier constituent aujourd'hui, après les cotonnades, la principale importation de l'Angleterre dans l'Inde.

6. Industrie. — L'industrie traditionnelle est exercée par les artisans qu'on trouve dans chaque village, tisse-

1. P. Vidal Lablache, *Annales de Géographie*, 1906, p. 361.

rands, orfèvres, potiers, corroyeurs. Nombre de villes se sont fait une spécialité dans la pratique d'industries d'art, telles que l'ébénisterie et l'incrustation à *Bombay*, la sculpture sur bois à *Ahmedabad*, l'orfèvrerie à *Delhi*, la broderie et le tissage dans les centres musulmans du sud. Malheureusement, les modèles indigènes, exécutés par des artistes d'une virtuosité surprenante, rigoureusement spécialisés, sont peu à peu délaissés pour satisfaire aux exigences, pas toujours éclairées, des clients européens.

Le grand événement économique de l'Inde contemporaine, c'est la naissance d'une industrie indigène nouvelle, armée de toutes les machines modernes de l'Occident. La première filature de *coton* fut établie à Bombay en 1854, et déjà l'Inde dispose de plus de 5 millions de broches; l'industrie cotonnière y occupe près de 200 000 individus; Bombay dispute à Manchester la clientèle de la Chine et assure déjà en partie la consommation de l'Inde en cotonnades. Le *jute* est de même partiellement travaillé dans le pays, où, pour les besoins de l'exportation du blé, la fabrication des sacs s'est développée à Calcutta; 400 000 broches et 140 000 individus y sont employés.

L'Inde moderne possède aussi des minoteries, des papeteries, des sucreries, des brasseries. Toute une classe de manufacturiers indigènes s'est développée, mais la main-d'œuvre et le matériel sont encore médiocres et l'ouvrier indigène, peu payé, travaille peu. « Un Indien du peuple, s'il est quelque peu actif, se fera domestique, soldat, policier, tout plutôt qu'ouvrier : il ne reste pour l'usine que le rebut des professions. »

7. Commerce de l'Inde. — L'Inde est devenue un des grands foyers de trafic du globe. Son commerce extérieur atteint 5 milliards de francs, non compris celui de Ceylan qui est de près de 400 millions. L'ouverture du canal de Suez[1] a largement développé les échanges avec

1. Près du quart des navires au long cours qui entrent dans les ports de l'Inde y arrivent par le canal de Suez.

l'Europe, qui figurent pour les 3/4 dans l'ensemble du mouvement commercial. Un fait digne de remarque, c'est la part décroissante de la métropole dans ce commerce : elle est tombée à 40 p. 100, pendant que se développaient des relations directes entre l'Inde d'une part, et de l'autre, par ordre d'importance, avec l'Allemagne, la France, la Belgique, les États-Unis, le Japon, la Chine, l'Autriche-Hongrie.

Nous avons vu quelles sont les principales exportations de l'Inde. Ses achats consistent en cotonnades, fers et aciers, sucre, pétrole, machines, tissus de laine et de soie, vêtements, matériel de chemin de fer. Les ports par lesquels se fait la majeure partie de ce commerce sont : *Calcutta*, *Bombay*, *Kourratchi*, *Rangoun*, *Madras* et *Tuticorin*.

Au commerce par mer il faut ajouter le commerce par voie de terre, qui est de 230 millions de francs. Il se fait surtout par le Népâl et le Kachmir.

8. Administration de l'Inde. — Ce qui a facilité la conquête de l'Inde par des Européens et ce qui maintient aujourd'hui encore la domination britannique, c'est la variété des races qui peuplent ce pays, la diversité de leurs langues et de leurs religions, et par suite l'absence de solidarité nationale parmi ces 295 millions d'hommes.

La plus répandue des langues est l'*indoustani*, parlé par 87 millions d'individus ; c'est la langue dont la connaissance est exigée des administrateurs anglais qui forment le corps du *Civil service*. Parmi les religions, celle qui compte plus de sectateurs, 207 millions, c'est l'*indouisme* ou *brahmanisme ;* c'est elle qui a introduit dans l'état social de l'Inde la division en castes innombrables. Ensuite viennent 62 millions de musulmans.

S'inspirant des idées de Dupleix, auquel ils rendent un juste hommage, les Anglais ont su mettre à profit les rivalités des États indigènes pour asservir les uns avec l'aide des autres. Ils ont, comme lui, créé des corps de troupes indigènes, commandés par des Européens, qui allègent la tache des régiments détachés de la métropole.

Ils ont laissé subsister l'indépendance nominale d'États qu'ils se bornent à surveiller, et dont le plus peuplé, celui d'Haïderabad, n'a pas 12 millions d'habitants. C'est ainsi que 75 000 hommes de troupes anglaises suffisent à assurer la domination effective de l'Inde.

A côté des troupes anglaises, il existe 148 000 hommes de troupes indigènes, dont les *Sikhs* du Pendjab et les *Gourkhas* du Népâl forment les meilleurs éléments.

Le nombre des indigènes armés est limité en principe au double des forces anglaises, alors qu'en 1856 l'armée des Indes comptait 215 000 indigènes en face de 40 000 Anglais seulement. En outre, les troupes d'artillerie sont à peu près exclusivement anglaises. Les leçons de l'insurrection de 1857 n'ont donc pas été perdues, et du reste, le réseau des chemins de fer permettrait aujourd'hui d'amener assez rapidement ce qu'il faudrait d'hommes pour étouffer une rébellion. En temps normal, ces chemins de fer diminuent pour les contingents anglais les fatigues de l'occupation : lors de la saison chaude, une partie des garnisons quitte ses cantonnements, pourtant spacieux et commodes, pour gagner les stations de montagne, à l'exemple du gouverneur et des fonctionnaires civils.

Enfin, autant pour prévenir des troubles intérieurs que pour parer à des dangers venant du dehors, *Delhi*, *Agra*, *Cawnpour*, *Lucknow*, *Allahabad*, *Péchaver* et *Rawal-Pindi* ont d'importants ouvrages fortifiés.

En dehors des forces militaires, on ne compte que 97 000 Anglais dans l'Inde. Ils y habitent des quartiers spéciaux dans les grandes villes, ou plutôt à leur voisinage *, quartiers pourvus de larges avenues, de jardins, respirant l'aisance et la salubrité, c'est-à-dire offrant le plus vif contraste avec les populeuses agglomérations indigènes d'où sont venues jusqu'en Europe tant d'épidémies.

---

* **Les villes de l'Inde.** — « La cité anglaise est presque toujours très éloignée de la cité indigène ; de l'une on ne découvre pas l'autre. Il faut pour les avenues et les jardins un immense espace : Lahore, Madras, ont une superficie presque égale à celle de Paris et dont les 9/10, semblables aux faubourgs à la

Les fonctions administratives dans l'Inde sont une école excellente pour le personnel colonial de l'Angleterre. Bien des hommes de valeur qui ont marqué dans l'histoire de nos voisins se sont formés dans ce pays. L'Inde n'est donc pas seulement un vaste marché pour l'industrie anglaise, et le soin que la métropole met à la conserver provient de préoccupations de tout ordre, matérielles et morales. Aussi occupe-t-elle une place à part parmi les colonies britanniques : elle ressortit à un ministère spécial, celui de l'Inde (secrétariat d'État) ; son gouverneur général est qualifié officiellement de vice-roi ; enfin le roi d'Angleterre porte le titre d'empereur de l'Inde.

AUTRES POSSESSIONS D'ASIE

L'île de *Ceylan* est une des étapes de la route maritime vers l'Australie et vers l'Extrême-Orient. Les navires de commerce y trouvent un port d'escale à *Colombo;* la marine de guerre y dispose du port de guerre et du dépôt de charbon de *Trincomali.*

Singapour, sur le détroit de Malacca, répond à ce double objet. Sa possession est complétée par celle des *Straits settlements* et le protectorat des *États malais fédérés* dans la presqu'île de Malacca, dont la principale valeur consiste dans leurs riches gisements d'étain.

Sur la côte de la province chinoise de Canton, *Hong-Kong*, avec son port franc, sa rade en eau profonde,

---

mode des villes anglaises, sont occupés par la petite colonie britannique, tandis que l'énorme population indigène s'entasse sur quelques hectares dans les maisons surpeuplées et les rues étroites de l'ancienne ville. Bombay, Calcutta, les ports, ont, en leur centre, un quartier d'affaires, une sorte de cité analogue à celle de Londres et qui est l'ancien « fort » de la Compagnie, mais on n'y trouve que des bureaux occupés le jour seulement : le soir venu, tous les Anglais sont dans leurs maisons des champs. »

(A. Métin. *L'Inde d'aujourd'hui.* Paris. Librairie Armand Colin, 1903, p. 179.)

ses ateliers de réparation, est devenu un des ports les plus fréquentés du monde, l'entrepôt des marchandises anglaises destinées à la Chine, et un point d'appui de la flotte. L'escadre anglaise de Chine peut en outre mouiller à *Ouëi-haï-ouëi*, port d'un petit territoire à bail sur la côte de la province chinoise du Chan-toung.

Enfin, dans l'archipel malais, l'Angleterre possède directement ou tient sous son protectorat une partie considérable de la grande île de Bornéo.

En résumé, l'Angleterre domine en Asie sur une étendue supérieure à la moitié de l'Europe, et gouverne plus de 300 millions d'hommes. En dehors de ses possessions immédiates, elle exerce une influence considérable en Afghanistan, au Tibet, en Arabie, en Chine même, influence que sa diplomatie entretient soigneusement. Elle est devenue l'alliée de la première puissance militaire d'Asie, le Japon, et cette alliance donne une sécurité de plus à ses vastes et magnifiques possessions ; elle amoindrit les dangers que l'Angleterre redoutait à sa frontière nord-ouest de l'Inde, la plus vulnérable.

III. — COLONIES D'OCÉANIE

AUSTRALIE

L'Angleterre possède en Océanie une partie de la Nouvelle-Guinée, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, et diverses îles ou groupes d'îles du Pacifique.

L'Australie [1] s'étend en entier dans l'hémisphère austral, de 10°39′ à 39°11′ de latitude (43°48′ en y joignant la *Tasmanie*). Le tropique du Capricorne la traverse donc presque en son milieu. Avec la Tasmanie, elle occupe une superficie de près de 7 700 000 kilomètres carrés, soit plus des 3/4 de l'Europe.

Le terme d' « île-continent » dont on la désigne parfois est amplement justifié par ses dimensions : du cap Nord-Ouest à Brisbane, elle mesure une longueur de 4 000 kilomètres (distance de Madrid à Astrakhan) ; du cap York à l'extrémité sud de la

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 109.

Tasmanie, la largeur est de 3 600 kilomètres (distance du cap Nord à Athènes).

1. Divisions naturelles. — L'Australie consiste principalement en plateaux ; d'âge très ancien, ce continent a subi une telle dénudation, que le sommet le plus élevé, le *mont Townsend*, dans le massif de Kosciuszko, ne dépasse pas 2 241 mètres.

Les grandes divisions de l'Australie sont les suivantes : 1° à l'est, les *Alpes australiennes*, qui vont du cap York jusque dans l'État de Victoria, laissant à leur pied une zone côtière étroite et discontinue dans le Queensland et la Nouvelle-Galles du Sud ; 2° à l'ouest des Alpes australiennes, les *grandes plaines*, allant du golfe de Carpentarie à la mer du Sud, sillonnées par le Murray et son affluent le Darling, et divers cours d'eau intérieurs ; 3° le *plateau occidental*, qui embrasse la moitié restante de l'Australie.

2. Climat. — Les différences de topographie entre l'est et l'ouest de l'Australie correspondent à des différences de climat. Les Alpes australiennes interceptent la plupart des vapeurs qu'apportent les vents du sud-est, vents dominants de cette zone des océans, et sur leur versant oriental, la chute annuelle de pluie va de 1 mètre à $1^m,50$.

Sur leur versant opposé, elle s'abaisse à $0^m,40$ à $0^m,50$ dans les grandes plaines. Plus à l'ouest encore, ces quantités pourtant si modestes ne sont plus atteintes : certaines stations de la ligne télégraphique transcontinentale ne recueillent que $0^m,12$ à $0^m,16$; le plateau occidental est presque entièrement un désert d'une extrême aridité.

Ce n'est pas tout : ces pluies sont très irrégulièrement réparties dans le cours de l'année ; et leur quantité varie beaucoup d'une année à l'autre. Des périodes de sécheresse excessive surviennent parfois pendant plusieurs années consécutives, et l'une des principales industries de l'Australie actuelle, l'élevage, est alors gravement éprouvée.

A ce tableau général, il est une exception : par sa par-

tie nord, l'Australie pénètre dans la zone des pluies tropicales d'été, et le nord du Queensland est du type des colonies de plantations ; l'extrême sud, au contraire, a des pluies d'hiver, analogues à celles de nos pays de la Méditerranée, d'où la possibilité de cultures semblables, vigne et arbres fruitiers.

Médiocrement arrosée, l'Australie ne renferme que de maigres cours d'eau ; malgré sa longueur de 1 630 kilomètres, un fleuve comme le *Murray* ne doit pas faire illusion : il n'entraîne du reste que 2 p. 100 de l'eau de pluie tombée dans les pays qu'il traverse, le reste s'évapore ou disparaît dans le sol.

Il est hors de doute aujourd'hui qu'une notable portion de l'eau pluviale, pourtant si parcimonieusement répandue sur les grandes plaines, se perd sans profit dans les profondeurs du sol, et gagne la mer après un long parcours souterrain. C'est cette eau que l'on essaie d'amener à la surface par le forage de puits, et depuis 1888, date des premiers travaux de ce genre, le Queensland et la Nouvelle-Galles du Sud ont troué les grandes plaines de plus de 800 puits de la sorte. L'élevage et l'agriculture même ont pu corriger ainsi les excès de la sécheresse; il paraîtrait cependant que les nappes d'eau souterraines ne sont pas inépuisables. On voit quelles difficultés le climat de l'Australie crée à ses occupants.

3. Mines[1]. — Ce qui a fait la réputation et le peuplement de l'Australie, sans avoir cependant été la première occupation de ses colons, c'est l'exploitation de mines d'*or* d'une merveilleuse richesse.

Signalée pour la première fois en 1823, ensuite en 1836, l'existence de l'or fut tenue secrète par des gouverneurs qui redoutaient les conséquences politiques et révolutionnaires que pourrait entraîner la venue d'immigrants trop nombreux. Mais en 1841, l'or fut découvert dans la colonie de *Victoria* en telles quantités, que le secret ne fut plus possible, et alors commença dans cette colonie, bientôt après dans la *Nouvelle-Galles du Sud*, finalement

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 109, carton 1.

depuis 1886 et 1892 en *Australie Occidentale*, une exploitation qui a déjà produit plus de 12 milliards et demi de francs.

L'exploitation s'empara d'abord des alluvions et des graviers à ciel ouvert, sans difficultés sérieuses. Mais bientôt il fallut s'attaquer à des gisements souterrains, masqués par des dépôts d'argile ou par l'épanchement de nappes volcaniques. Il en résulta de curieuses recherches, où la science des géologues et des ingénieurs trouva amplement à s'exercer : il fallut, par des sondages souvent coûteux, rechercher, au-dessous du manteau superficiel, le cours des anciennes rivières recouvertes pour fixer la direction des galeries souterraines d'exploitation. Bien des procédés aujourd'hui d'application courante dans les mines de tout genre ont ainsi été imaginés en Australie.

Les ingénieurs sont arrivés à tirer parti des alluvions les plus pauvres en or, celles par exemple, qui ne renferment que vingt francs d'or par tonne, tant les méthodes de travail se sont perfectionnées. Enfin les veines de quartz aurifère sont attaquées, le quartz broyé par de puissantes machines, et des mines de ce genre sont exploitées jusqu'à 1 300 mètres de profondeur à *Bendigo* (Victoria), à 600 mètres à *Kalgoorlie* (Australie Occidentale).

C'est l'Australie Occidentale qui fournit aujourd'hui le plus d'or, environ 210 millions de francs ; Victoria en produit pour 80 millions, après en avoir donné plus de 300 en 1856; la Nouvelle-Galles du Sud, 30 millions. L'Australie est ainsi distancée, pour la production aurifère, par l'Afrique australe et les États-Unis, mais sa production, bien que réduite, pourra durer longtemps encore. En attendant, elle lui a permis de se peupler et de s'outiller pour des occupations d'un revenu plus sûr et plus durable, l'élevage et l'agriculture.

L'Australie renferme, outre l'or, de riches gisements de *plomb*, d'*argent*, de *zinc*, de *cuivre* et *d'étain*. Les principales mines de plomb, d'argent et de zinc sont à *Broken Hill*, dans la portion occidentale de la Nouvelle-Galles du Sud ; la Tasmanie possède les plus riches mines de cuivre, celles du *Mount Lyell*, citées comme modèle d'exploitation rationnelle et économique. Le cuivre se trouve aussi dans le Queensland et dans l'Australie Méridionale ;

l'étain, dans le Queensland et la Nouvelle-Galles du Sud.

Les minerais de *fer* sont abondamment répandus dans la Nouvelle-Galles du Sud, mais l'exploitation en est encore peu développée, tant a été grand l'attrait exercé par les métaux précieux.

En revanche, la *houille* est déja extraite en quantités appréciables, et la Nouvelle-Galles du Sud en possède les gisements les plus étendus et les mieux situés de tout l'hémisphère austral. Elle en fournit déjà plus de 6 millions de tonnes, qui alimentent la métallurgie de l'étain et du cuivre et subviennent, grâce à la position des bassins à proximité de la côte, aux besoins de la navigation à vapeur dans les mers du Sud. *Newcastle*, comme son homonyme de la métropole, est un port d'embarquement pour le charbon. Bien loin après la Nouvelle-Galles du Sud pour l'extraction du charbon viennent le Queensland, Victoria et la Tasmanie.

4. Élevage. — La grande richesse de l'Australie consiste dans l'élevage, et en particulier dans ses troupeaux de *moutons*. Relégué quelque temps au second plan, lors de la « fièvre de l'or », l'élevage a précédé l'exploitation des mines, et la laine est aujourd'hui le premier des articles d'exportation de l'Australie.

Les grandes plaines conviennent admirablement au mouton, avec leur climat suffisamment sec, leurs herbes de bonne qualité, particulièrement le *salt-bush*, l'absence de carnassiers autres que le *dingo* ou chien sauvage. L'hiver est assez doux pour que les éleveurs puissent s'épargner la construction d'étables, et laisser en plein air, toute l'année, le bétail qui se porte mieux et se multiplie beaucoup plus vite. Le grand ennemi de l'élevage, c'est la sécheresse prolongée : ainsi, de 1891 à 1902, l'effectif des troupeaux de moutons de l'Australie a diminué de 52 millions de têtes ; l'année 1902-1903 a provoqué une nouvelle diminution de 20 millions.

Les moutons australiens procèdent de mérinos amenés du Cap

et, plus tard, d'Espagne. Ils se sont rapidement multipliés, de telle sorte que l'Espagne et l'Allemagne qui fournissaient à l'Angleterre la laine de ses manufactures, n'ont pas tardé à être supplantées. Les éleveurs ou *squatters* se répandirent de proche en proche au delà des Alpes australiennes dans les régions occidentales de la Nouvelle-Galles du Sud, le nord de Victoria, l'Australie Méridionale et le sud du Queensland, sur les terres louées par ces colonies. Ils y trouvèrent les vastes espaces nécessaires à l'entretien d'immenses troupeaux [1], défrichèrent les forêts d'eucalyptus, entourèrent leurs domaines de barrières de fil de fer pour défendre leurs bêtes contre les voleurs et leurs herbages contre les lapins qui, malencontreusement introduits dans le pays, avaient pullulé.

Située en général au bord d'un petit cours d'eau, une *station* de squatter est un petit village : elle comprend, outre les habitations, les *yards* ou enclos dans lesquels se fait la tonte, le hangar à laine, l'écurie; le terrain y est divisé en *paddocks* qui ont chacun leur abreuvoir. A l'époque de la tonte, qui a lieu en septembre et octobre, c'est-à-dire au printemps, la plus grande activité règne dans ces stations, dont certaines renferment de 80 000 à 200 000 moutons.

L'Australie entretient actuellement 66 millions de moutons, dont plus de la moitié dans la Nouvelle-Galles du Sud. La concurrence des laines australiennes, longues, blanches et soyeuses, et le bas prix des transports par mer ont eu pour effet de réduire sensiblement en Europe l'élevage du mouton. Il est à remarquer que ce genre de bétail a trouvé, dans les trois continents de l'hémisphère austral, des conditions de vie à peu près analogues : climat sec, vastes espaces ; aussi, comme ni l'Australie, ni la République Argentine ni le Cap ne renferment encore des populations assez nombreuses pour consommer la laine ou la viande de leurs troupeaux, c'est de ces trois régions que l'Europe manufacturière s'approvisionne en laine.

Les Iles Britanniques en reçoivent également la viande. A l'imitation de la Nouvelle-Zélande, l'Australie a recours aux procédés frigorifiques pour expédier au loin des animaux abattus ; après un séjour de deux à trois jours dans des chambres où la température est artificiellement main-

1. Il faut compter en moyenne un hectare par mouton.

tenue à — 2°, les carcasses de moutons et de bœufs sont embarquées sur des navires à vapeur spécialement aménagés. Ces navires se rendent principalement en Angleterre, par la voie du cap Horn, évitant ainsi les chaleurs de la mer Rouge, et la viande débarquée de leurs soutes à basse température approvisionne déjà en grande partie le marché de Londres. Il n'est pas jusqu'aux lapins, le « fléau national», dont l'Australie n'envoie des millions en Angleterre. Au total, une centaine de navires spéciaux transportent en moyenne 400 000 tonnes de viande congelée.

Les *bêtes à cornes* dont le nombre a été fortement réduit par les sécheresses, sont surtout élevées dans le Queensland, au climat plus humide que celui des États du sud-est et du sud, et le percement de puits artésiens réduit quelque peu les risques de leur entretien. La Nouvelle-Galles du Sud et Victoria viennent ensuite. Au total, la race bovine est représentée par plus de 7 millions de têtes, chiffre considérable si l'on songe qu'il y a tout au plus 4 millions d'habitants en Australie. Avec la viande, les peaux et le beurre, l'élevage du gros bétail contribue à combler pour l'Angleterre l'insuffisance de sa production : les beurres australiens viennent à Londres faire concurrence à ceux de Danemark, de France et de Russie.

Le *cheval* ne s'est pas moins bien acclimaté que le bœuf et le mouton. L'Australie cependant, avec un peu plus d'un million et demi de chevaux, reste bien en arrière de la République Argentine. Mais ce nombre est plus que suffisant pour les besoins du pays, où le cheval sert à une foule de déplacements, à la surveillance des troupeaux, et figure sur de multiples hippodromes de courses. L'excédent est exporté, particulièrement au Japon, qui s'adresse à l'Australie pour la remonte de son armée, et dans l'Inde.

5. Agriculture. — A mesure que les chemins de fer s'avancent vers l'intérieur, s'avance aussi la colonisa-

tion agricole de l'Australie, qui a besoin de moins d'espaces, mais de communications plus fréquentes avec la côte. Le *squatter* cède peu à peu la place au *farmer*, c'est-à-dire au cultivateur.

Le climat du sud et du sud-est de l'Australie a permis l'introduction de cultures de nos pays, le *blé* en particulier, et les arbres ou plantes qui ont besoin de plus de chaleur que d'humidité ; parmi ceux-ci, la vigne, l'olivier, l'oranger, l'amandier, c'est-à-dire des cultures méditerranéennes principalement. Le blé, sauf dans les années de mauvaise récolte, est devenu une denrée d'exportation, à destination de l'Angleterre surtout, et aussi de la France. Les *cultures fruitières* se recommandent à l'attention par l'époque à laquelle les fruits mûrissent, c'est-à-dire lors de l'hiver de notre hémisphère. La vente au dehors est donc facilitée par cette circonstance : les vins et les fruits de l'Australie ont fait leur apparition sur les marchés de la métropole.

Avec un climat plus chaud et plus humide, tropical même dans sa partie septentrionale, le Queensland pratique des cultures telles que la canne à sucre, un peu de café et de riz.

Dans la liste des régions d'élevage et d'agriculture nous n'avons pas eu à mentionner l'Australie Occidentale. C'est que cet État, le dernier et le moins peuplé de tous, ne produit guère ; il a fallu sa richesse en or pour qu'il ne fût pas à peu près désert, et il est tributaire, pour son alimentation, du reste de l'Australie.

6. Commerce. — L'Australie fait déjà un commerce de 2 300 millions de francs avec l'extérieur, dont 55 p. 100 avec les Iles Britanniques. Elle importe ce que son industrie propre, plus avancée qu'on ne le suppose en général, ne produit pas encore en quantité suffisante : tissus, machines, instruments aratoires, fers et aciers, papier, produits chimiques, armes, chapellerie. Ses exportations consistent en laine, or, blé, argent, beurre, viande, peaux, cuivre, étain, houille et bois.

Par une série d'emprunts qui ont élevé sa dette à plus de 5 milliards et demi, l'Australie s'est donné l'outillage économique sans lequel ce développement de ses échanges aurait été impossible : un réseau de chemin de fer de plus de 23 000 kilomètres de long, une excellente organisation postale et télégraphique, des phares et de bons aménagements pour ses ports, qui sont, en venant d'Europe, *Freemantle*, port de Perth, *Adélaïde*, *Melbourne*, *Sydney*, le plus commode et le plus fréquenté de tous.

7. Colonisation. — A la différence du Canada et de l'Afrique australe, l'Australie a été colonisée presque uniquement par des immigrants venus des Iles Britanniques. Aussi présente-t-elle aujourd'hui une population suffisamment homogène, réduction de la mère-patrie, avec toutefois les différences sociales de rang et de naissance en moins, et un vif sentiment d'égalité. Il en est résulté des tendances démocratiques et autonomistes très nettes qui ont abouti à la création d'une véritable république fédérale sous la protection de la métropole. Celle-ci a compris qu'il était de son intérêt bien entendu de laisser ses colonies australiennes s'administrer elles-mêmes, tout en conservant le lien qui la rattachait à elles.

Déjà dotées d'institutions représentatives, les cinq colonies du continent et la Tasmanie sont fédérées depuis 1901 sous le titre de *Commonwealth of Australia*. Elles ont à ce titre un Parlement fédéral divisé en deux Chambres, à l'imitation de celui de la métropole, et un gouverneur général y représente le roi, qui le nomme. Il y aura une capitale fédérale, distincte de celles des États fédérés. Les tarifs de douanes ont été unifiés.

L'Australie est chargée de pourvoir à sa défense et à sa police ; elle a ses troupes permanentes, peu nombreuses du reste, et ses milices. L'Angleterre lui assure la protection de sa marine et entretient une station navale à Sydney ; les principaux ports, ainsi que l'*île Thursday* dans le détroit de Torrès, et *King George's Sound* (Australie Occidentale) ont été fortifiés. Des câbles relient l'Australie à

l'Inde, au Canada, et, par Maurice, à l'Afrique australe.

C'est par la rapidité et l'homogénéité de son peuplement que l'Australie est arrivée à conquérir dans l'empire britannique cette situation que possède seul avec elle le Canada. Simple colonie de déportation en 1788, peuplée de 4 millions d'habitants aujourd'hui, l'Australie a subi une des transformations les plus prodigieuses que le monde ait vues. Mais il ne faut pas se dissimuler ce qu'il y a d'artificiel dans cet essor : l'amoindrissement de la production aurifère a laissé disponible un grand nombre de bras, sans que la main-d'œuvre soit devenue abondante ou à bon marché ; les villes ont un chiffre de population disproportionné à celui du reste du pays : Melbourne[1] renferme 42 p. 100 des habitants de Victoria ; Sydney[2], 35 p. 100 de ceux de la Nouvelle-Galles du Sud. L'immigration dans les colonies est aujourd'hui très réduite, et celle qui s'y dirigerait, Chinois, Polynésiens, n'est pas la plus désirée. Les charges de la dette sont lourdes ; la vie, coûteuse, et les conflits du capital et du travail, parfois aigus.

NOUVELLE-ZÉLANDE[3]

A 2000 kilomètres à l'est de l'Australie, aux antipodes de l'Espagne, la *Nouvelle-Zélande* forme la seconde grande colonie anglaise du Pacifique. D'une superficie presque égale à celle de l'Italie, située à des latitudes correspondantes dans l'autre hémisphère, avec des volcans et des chaînes neigeuses aussi, la Nouvelle-Zélande complète cette ressemblance par la douceur et le charme de son climat : son île la plus septentrionale, l'île du Nord, se prête à la culture de l'oranger ; l'île du Milieu, la plus grande, produit aujourd'hui tous les fruits de l'Angleterre. Ces deux îles, que sépare le détroit de Cook, comprennent à elles seules la presque totalité de l'archipel néo-zélandais ; c'est le « joyau des mers du sud », sans les sécheresses, les chaleurs étouffantes, ni les déserts de l'Australie.

L'élevage y est beaucoup mieux assuré. Le *mouton* se

1. 508 000 habitants.
2. 482 000 habitants.
3. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 108[e].

trouve surtout dans les plaines du versant oriental de l'île du Milieu, contrée la moins humide ; le *bœuf*, dans l'île du Nord. La Nouvelle-Zélande vient immédiatement après la Nouvelle-Galles du Sud pour le nombre de ses moutons. Elle a été la première des colonies australasiennes à expédier au loin des viandes congelées.

La Nouvelle-Zélande, dans les mêmes parties où s'élève le mouton, cultive du *blé* dont elle exporte l'excédent ; le maïs est une des cultures de l'île du Nord ; l'avoine vient dans le sud de l'île du Milieu, aux étés relativement frais.

Des mines d'*or*, qui fournissent environ 50 millions de francs par an ; des mines de *houille*, achèvent de caractériser les ressources naturelles de la Nouvelle-Zélande.

La colonie exporte, vers l'Angleterre surtout, les produits de l'élevage : laines, viandes de mouton et de bœuf congelées, beurres et fromages. Viennent ensuite l'or, la gomme du pin *kauri*, les fibres du *phormium*, une plante textile, et, dans les bonnes années, l'excédent du blé récolté. Les importations sont les mêmes que celles de l'Australie, c'est-à-dire des produits manufacturés, vêtements, tissus, machines, papier, sucre. L'industrie néo-zélandaise est encore loin de suffire aux besoins de la colonie.

La Nouvelle-Zélande n'a été en effet colonisée que depuis 1840, c'est-à-dire bien après l'Australie, et les colons anglais, au lieu de trouver devant eux, comme dans l'île-continent, des indigènes peu nombreux et incapables de résistance, eurent à lutter contre une des plus intelligentes et des plus belliqueuses populations polynésiennnes, les *Maori*. Mais les progrès du peuplement ont néanmoins été rapides : réduits au nombre de 43 000 environ, les Maori sont aujourd'hui en présence de plus de 850 000 Européens, presque tous d'origine britannique. Cette population est mieux répartie qu'en Australie, et les principales villes, *Wellington*, la capitale, *Auckland, Christchurch, Dunedin*, sont d'à peu près égale importance, renfermant chacune de 50 000 à 67 000 habitants seule-

ment. La mortalité y est très réduite, l'excédent de l'immigration sur l'émigration est constant.

La Nouvelle-Zélande jouit d'une autonomie complète sous l'autorité d'un gouverneur assisté d'un Parlement élu.

Les Maori sont représentés dans ce Parlement. Les femmes ont le droit de vote, comme dans la plupart des États australiens, du reste. Dès le début de l'organisation, la colonie a eu à trancher les questions les plus délicates de législation ouvrière, d'assistance, de travail. formant ainsi, pour la vieille et plus lente Europe, comme un « laboratoire d'expériences sociales », expériences coûteuses d'ailleurs, car la dette publique de la Nouvelle-Zélande, proportionnellement au chiffre de la population, est la plus élevée qu'il y ait au monde[1].

AUTRES COLONIES DU PACIFIQUE

L'Angleterre possède le sud-est de la *Nouvelle-Guinée*, qu'administre l'Australie; ce territoire, vaste de 229 000 kilomètres carrés, ne renferme que 350 000 habitants environ, presque tous indigènes Papoua. Il produit, encore en faible quantité, du caoutchouc, du café et du tabac.

Les îles *Viti* ou *Fiji*, au nombre de plus de 200, ne couvrent guère que 20 000 kilomètres carrés, avec une population de 118 000 habitants. La canne à sucre et le cocotier sont les principales cultures. Ces îles sont un point d'atterrissement du câble transpacifique anglais d'Australie au Canada.

Les Iles Britanniques exercent en outre le protectorat de la plupart des *îles Salomon*, celui des *îles Tonga*, et elles possèdent, dispersée dans le Pacifique occidental, une poussière d'îlots qui dépendent, pour l'administration, du gouverneur des Fiji. Ce sont pour la plupart des îles de coraux, avec plantations de cocotiers, qui fournissent le coprah du commerce.

Enfin, les *Nouvelles-Hébrides* sont placées sous le protectorat mixte et mal défini de la France et des Iles Britan-

1. 1 660 francs par habitant. France, 780. Iles Britanniques, 470.

niques ; les sujets anglais y sont cependant moins nombreux que les sujets français.

IV. — COLONIES D'AMÉRIQUE

La presque totalité des colonies anglaises d'Amérique consiste dans le *Canada* et *Terre-Neuve* pour l'Amérique du Nord, la *Guyane* pour l'Amérique du Sud.

CANADA[1]

Même en laissant de côté les îles de l'archipel polaire nord-américain, le *Dominion of Canada*, ainsi qu'on appelle officiellement la grande colonie de l'Amérique du Nord, occupe une superficie de plus de 8 200 000 kilomètres carrés, supérieure par conséquent aux 4/5 de l'Europe. Il s'étend entre des latitudes correspondant à celles du centre de l'Italie et de l'extrême nord de la Norvège, à travers toute la largeur du continent américain.

1. Divisions naturelles. — On peut distinguer dans le Dominion quatre divisions fondamentales : 1° la Colombie britannique et le territoire du Yucon; 2° les plaines du centre; 3° la région des grands lacs et du Saint-Laurent ; 4° les provinces maritimes de l'Atlantique.

La Colombie britannique est accidentée par les *Rocheuses*, qui s'y prolongent au sortir des États-Unis, atteignent jusqu'à 4 200 mètres d'altitude, mais sont entaillées par plusieurs rivières. Les plaines du centre s'abaissent graduellement vers l'Océan Glacial et la baie d'Hudson, envoyant dans cette direction de grands cours d'eau que le froid congèle pendant une partie de l'année, ainsi que la baie elle-même. Les grands lacs sont : les lacs *Supérieur* (84 000 kilomètres carrés de superficie, soit deux fois la Suisse,) *Michigan*, *Erié*, *Huron*, *Ontario*, reliés entre eux par des tronçons de rivières, dont l'une, entre

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 112-113.

les deux derniers, s'écroule par les célèbres chutes du Niagara. Partagés entre le Canada et les États-Unis, ces lacs ont pour déversoir le *Saint-Laurent*, fleuve qui mesure 1 350 kilomètres à partir de la sortie du lac Ontario jusqu'à sa terminaison dans le golfe du Saint-Laurent. Les provinces maritimes se partagent le littoral très découpé qui va de l'embouchure du Saint-Laurent à la frontière des États-Unis sur l'Atlantique; ce sont le *Nouveau-Brunswick* et la *Nouvelle-Écosse* ou *Acadie*, avec les grandes îles du *Prince Édouard* et de *Cap-Breton*.

2. Climat et zones de végétation. — La grande extension du Dominion en latitude y détermine d'autres différences que celles qui résultent de la topographie ou de la nature du sol : ce sont des différences de climat et de végétation. Les zones de végétation toutefois ne sont pas distribuées suivant les parallèles de latitude, mais leurs limites vont s'infléchissant du nord-ouest vers le sud-est, et c'est ainsi que, dans la presqu'île du Labrador, la forêt finit par cesser à la latitude de la Belgique, et même, dans l'île de Terre-Neuve, à celle de Paris.

C'est à travers les plaines du centre qu'on peut observer le mieux la succession des zones. On y traverse, en venant de l'Océan Glacial, la région des *barren grounds* (sol stérile), équivalent de la toundra sibérienne, avec un hiver qui occupe la plus grande partie de l'année, et l'absence de végétation arborescente. Vient ensuite la zone des *forêts*, où les rivières sont prises pendant six à sept mois par les glaces, mais où l'été est chaud et l'automne ensoleillé ; bien que déjà très éclaircies par l'exploitation, les forêts couvrent encore au Canada plus de 3 millions de kilomètres carrés, et, comme en Sibérie, elles abritent des animaux à fourrures. Au sud et au sud-ouest de la région forestière s'étendent les *prairies*, qui ne possèdent d'arbres qu'au bord des cours d'eau, et étalent au loin leurs hautes herbes auxquelles la colonisation a déjà substitué par places de vastes cultures de céréales. L'hiver y est encore rigoureux,

mais sec; aussi, particulièrement le long des Rocheuses, où souffle une sorte de föhn, la neige n'empêche-t-elle pas le bétail de trouver sa nourriture; là l'été est chaud et le grain vient rapidement à maturité.

La chasse dans la région forestière, l'agriculture et l'élevage dans la zone des prairies, telles sont les occupations fondamentales indiquées à l'homme par la nature.

Dans les provinces maritimes du Pacifique et de l'Atlantique, des hivers plus doux laissent libres les ports de la Colombie britannique à l'ouest, et, dans l'est, ceux de *Saint-John* sur la baie de Fundy et d'*Halifax* sur l'Atlantique. Mais le Saint-Laurent gèle chaque hiver, ordinairement de fin novembre à fin avril.

3. Forêts. — L'exploitation des forêts fournit au Canada son plus important article d'exportation [1]. La forêt arrive presque jusqu'au bord du Saint-Laurent, et *Québec* est un grand centre de commerce pour le bois et les écorces de tanneries; *Ottawa*, la capitale du Dominion, possède de nombreuses scieries; *Saint-John* et *Halifax* expédient au dehors les planches et les pâtes à papier. La Colombie britannique possède elle aussi de vastes forêts, dans lesquelles le sapin Douglas est l'essence la plus précieuse.

4. Chasse et pêche. — La chasse, qui fut l'occupation des premiers *trappeurs*, et qui fournit d'importants revenus à la Compagnie de la baie d'Hudson, est encore très productive. Si le castor a été à peu près exterminé, il reste encore, dans la région forestière, bien des animaux à fourrures, renards, lièvres, ours. On remarquera en passant le grand nombre de noms de rivières qui rappellent cette richesse de la faune sauvage (rivière du Loup, rivière du Lièvre, rivière du Caribou, etc.).

5. Pêche. — D'autres noms témoignent combien

1. Le Canada ne renferme pas moins de 121 espèces de bois utiles.

poissonneuses étaient les rivières lors de l'arrivée des premiers colons. Aujourd'hui, c'est la pêche maritime qui l'emporte de beaucoup sur la pêche fluviale; elle occupe 80 000 individus pour le Canada et Terre-Neuve. Morue, hareng, maquereau, sardine, homard, sont capturés pour une valeur annuelle de plus de 115 millions de francs, et l'industrie des conserves est florissante dans les provinces maritimes. Le saumon abonde dans la Colombie britannique.

6. Agriculture. — 70 p. 100 de la population du Canada vivent de l'agriculture. C'est dans les provinces voisines des lacs que les cultures sont les plus développées et les plus variées, ainsi que dans la vallée du Saint-Laurent: *blé*, avoine, pomme de terre, plantes fourragères. Le *blé* domine dans le Manitoba, le long de la Rivière Rouge, et sur la ligne ferrée du Transcontinental canadien s'échelonnent les élévateurs, d'où le grain est versé aux wagons qui l'acheminent vers les ports d'embarquement. La superficie cultivée en blé et avoine augmente d'une façon continue, elle a gagné les territoires du Nord-Ouest, et le Canada, avec une récolte d'environ 30 millions d'hectolitres de blé dispose d'un grand excédent de production; aussi les céréales sont-elles, après le bois, son principal article de vente à l'extérieur. La voie navigable des lacs et du Saint-Laurent aide le chemin de fer dans l'expédition des grains, comme cela a lieu dans la portion avoisinante des États-Unis.

Dans l'Ontario et la Nouvelle-Écosse, les cultures fruitières, celle des pommes en particulier, sont très développées. Les pommes du Canada sont très appréciées en Angleterre. Les vergers canadiens donnent aussi des pêches, et même, dans des vallées bien abritées, des raisins.

7. Élevage. — L'élevage est surtout répandu dans les provinces du sud-est, assez humides, telles que l'Ontario et Québec. Il y a donné naissance à une active

industrie laitière, et les beurres et fromages, exportés par des navires à installations frigorifiques, balancent en valeur les grains et farines dans le total des exportations; là aussi, l'Angleterre est le principal débouché. La métropole demande en outre au Canada du bétail vivant, bœufs, moutons et porcs, du lard, des jambons, des œufs.

Dans le Manitoba et la portion occidentale des prairies vivent à l'état semi-nomade des troupeaux de bœufs qui approvisionnent en viande les centres miniers de l'Ouest. L'élevage du cheval y est également pratiqué avec succès.

8. Mines. — La production minière du Canada est considérable. L'or, exploité déjà dans la Colombie britannique le long du Fraser et de la Columbia, s'est rencontré en plus grande abondance plus au nord, dans le district du Caribou, et surtout dans le territoire du Yucon, le long du *Klondyke*, affluent du Yucon. Malgré les rigueurs du climat dans cette région voisine du cercle polaire, malgré les difficultés d'accès et d'approvisionnement du début, ces nouveaux gisements ont attiré la foule ordinaire des chercheurs d'or, et fait surgir la ville de *Dawson*, à 64° de latitude. La production en or du Canada est de 82 millions de francs.

La Colombie britannique possède des mines d'*argent*, de *cuivre*, de *plomb*. L'Ontario renferme également du cuivre, du *fer* et de riches gisements de *nickel*. La Nouvelle-Écosse et l'île de Cap-Breton sont bien pourvues de *houille*, au voisinage de la mer, et de minerais de fer ; le combustible favorise ainsi l'industrie métallurgique et la navigation maritime. Le long du Transcontinental canadien, la houille existe dans le Manitoba et l'Alberta ; en face de sa terminaison sur le Pacifique, l'île de Vancouver en fournit en abondance, pour les besoins du chemin de fer et des services maritimes à vapeur qu'a organisés vers le Japon et la Chine l'administration de ce même chemin de fer. Au total, la production houillère du Canada dépasse 7 millions de tonnes.

La province de Québec fournit de l'*amiante*, que nul

pays au monde ne produit en aussi grande quantité que le Canada. L'Ontario renferme du *pétrole*, dont l'exploitation a fait naître *Pétrolia*, entre les lacs Huron et Erié.

9. Industrie. — L'agriculture et l'élevage ont développé des industries telles que la meunerie et la laiterie. De l'exploitation du bois dérive la préparation des planches et de la pâte à papier, pratiquée dans un grand nombre de centres. L'industrie du fer est active à *Sydney* (*Cap-Breton*), à *Montréal*, et dans les villes de l'Ontario telles que *Toronto, Hamilton, London, Kingston*. L'Ontario, si bien doté en fait de mines, pourvu d'excellentes communications par les grands lacs et les canaux, est devenu la province industrielle par excellence du Canada, dont il renferme plus de 40 p. 100 de la population totale ; nulle part le réseau des voies ferrées n'y est aussi dense. Machines, phosphates et ciment partent de cette province à destination de toutes les autres parties du Dominion.

10. Peuplement et colonisation. — Le Canada ne renferme encore que 5 371 000 habitants. Les *Indiens* ne figurent dans ce total que pour 108 000 individus.

Deux autres races se partagent la presque totalité du reste. Ce sont les *Français* et les *Anglais*. Les Français descendent pour la plupart des 60 000 colons qui peuplaient nos possessions du Saint-Laurent quand elles furent, en 1763, cédées à l'Angleterre. Au nombre de 1 650 000 aujourd'hui, les Canadiens de langue française témoignent de la remarquable vitalité de notre race dans ce pays. Ils y dominent dans la province de Québec, et sont nombreux dans les provinces maritimes, l'Ontario, et même le Manitoba.

Originaires de la Normandie, du Maine, de l'Anjou, de la Touraine, du Poitou, de la Saintonge, ils gardent encore le parler du XVII[e] siècle, la foi catholique et les convictions monarchistes. Ce sont de loyaux sujets de l'empire britannique, mais ils sont fiers de leurs origines françaises.

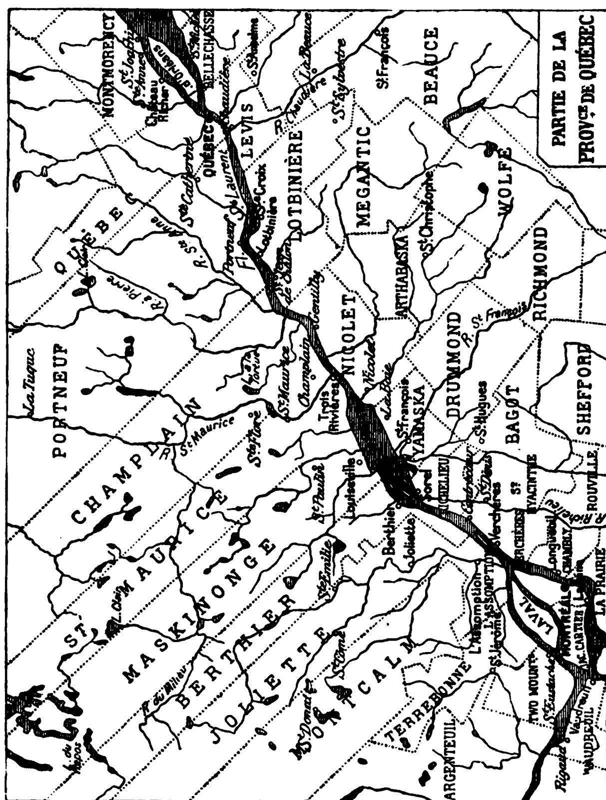
La langue anglaise est parlée par 3 066 000 individus, dont beaucoup d'origine irlandaise. Le Canada a été en effet pour les Irlandais un refuge contre l'oppression dont ils souffraient dans la métropole. 310 000 individus sont de langue et d'origine allemandes.

L'immigration au Canada tend à s'accroître, depuis qu'on connaît mieux la valeur et l'étendue des terres disponibles dans l'ouest, et depuis que les voies de communication se sont améliorées. En 1904-1905, 146 000 personnes y sont entrées, dont 65 000 venant des Iles-Britanniques, et 43 000 des États-Unis. A l'immigration participent des Polonais d'Autriche, des Scandinaves, des Russes et des Finlandais, ainsi qu'un petit nombre de Français et de Belges. Il existe, il est vrai, par contre, une émigration assez considérable vers les États-Unis, de sorte que l'accroissement numérique de la population du Canada est assez lent : il avait été de 672 000 habitants entre 1881 et 1891 ; il n'a guère dépassé 500 000 de 1891 à 1901.

Les grandes villes sont rares au Canada : deux seulement, *Montréal* et *Toronto* dépassent 200 000 habitants ; aucune autre n'atteint le chiffre de 100 000 : *Québec* en renferme 69 000 ; *Ottawa*, la capitale administrative du Dominion, 60 000 seulement. En dehors des ports des régions maritimes, des villes industrielles de l'Ontario, de *Winnipeg*, centre de la région agricole du Manitoba, la population est surtout rurale.

Le type de ses établissements s'est constitué de bonne heure le long du Saint-Laurent. C'est la *côte*. On appelle ainsi une ligne d'habitations et de défrichements bordant la rivière; chaque côte se poursuit par une autre, sans autre limite qu'une croix, et ces villages riverains alignés sur le Saint-Laurent de Québec à Montréal présentent l'apparence d'une longue rue. Chaque propriété possède un front étroit sur la rivière, et se développe perpendiculairement à elle, avec des terres de labour près de l'eau, des pâturages sur les pentes des coteaux, des bois à la surface de ceux-ci. Il est curieux de constater que cette disposition est reproduite, de nos jours encore, dans les divisions administratives de la province de Québec.

La réunion en une même colonie des provinces qui s'étendent de l'Atlantique au Pacifique a été consolidée



par l'achèvement, en 1886, d'une ligne ferrée, le Transcontinental canadien ou *Canadian Pacific Railway*. Cette ligne mesure 4 675 kilomètres de Montréal au port de *Vancouver* sur le Pacifique, distance que les trains franchissent en 96 heures.

En hiver, le Saint-Laurent étant gelé, c'est Halifax qui devient le point de départ des services transcontinentaux. Londres, par cette voie, n'est qu'à une douzaine de jours du Pacifique, car le Canada est plus proche de l'Europe que ne le sont les États-Unis [1]. De Vancouver à Yokohama, la distance est franchie en 14 jours par les paquebots. L'Angleterre dispose ainsi, pour intervenir dans le Pacifique, d'une voie passant exclusivement soit par mer, soit par un pays soumis à sa domination, et cette voie a l'avantage d'être en même temps la plus rapide. Aussi le port d'*Halifax* sur l'Atlantique, et celui d'*Esquimault* dans l'île de Vancouver ont-ils été fortifiés, pour assurer la libre disposition de la ligne transcontinentale.

11. Commerce. — Le commerce extérieur du Canada dépasse 2 milliards 1/4, chiffre considérable pour sa population. Ses exportations se dirigent surtout vers la métropole, ensuite vers les États-Unis. Les importations viennent principalement des États-Unis et des Iles Britanniques ensuite ; mais il est certain que beaucoup de marchandises venues des États-Unis pour le Canada sont en réalité d'origine plus lointaine.

En effet, grâce à des facilités pour le transit des marchandises allant au Canada ou en provenant, la région des grands lacs a plusieurs portes de sortie vers l'Europe, aussi bien New-York et Boston que Halifax et Montréal. Il y a là un véritable « delta commercial ».

Nous avons vu quels produits le Canada vend au dehors. Ce sont ses bois, ses grains, ses beurres et fromages, ses viandes et son bétail, ses fruits et ses poissons. Il reçoit les objets ordinaires de consommation d'un pays encore peu avancé dans la voie de l'industrie : machines, fers et aciers, lainages et cotonnades, sucre, produits chimiques, soieries, vêtements, chapellerie, papier ; en outre, de la houille, du thé, du tabac. La part que prend la métropole à ces importations vient non-seulement des relations naturelles entre un pays et ses colonies, mais du tarif de faveur dont les articles de provenance anglaise bénéficient.

1. De Halifax à Liverpool la distance est inférieure de 1 200 kilomètres à celle de New-York au même port.

12. Gouvernement. — Cette réduction d'un tiers sur ses tarifs douaniers est une preuve de l'attachement du Canada à l'Angleterre. Il ne faut donc pas voir dans la faiblesse des liens administratifs entre la colonie et la métropole un prélude de séparation ou un acheminement vers l'union avec les États-Unis. C'est librement que l'Angleterre a émancipé sa colonie, et qu'elle en a même retiré ses garnisons. Elle se borne à nommer le gouverneur général, qui représente le roi, et qui est assisté d'un Sénat et d'une Chambre des Communes exerçant le pouvoir législatif. C'est une organisation semblable, mais antérieure cependant, à celle que nous avons rencontrée en Australie.

* * *

Terre-Neuve. — Une constitution de même nature est celle dont jouit la colonie de *Terre-Neuve*, comprenant la grande île de ce nom (110 600 kilomètres carrés) et la côte du Labrador. Peuplée de 220 000 habitants, Terre-Neuve possède, sauf dans le nord, de belles forêts, des mines de fer et de houille, mais c'est la pêche qui est la principale ressource de sa population, avec un produit annuel de plus de 25 millions de francs. La pêche et le séchage de la morue, la fabrication de conserves de homards, fournissent la presque totalité des exportations de Terre-Neuve ; aussi n'est-il pas surprenant que cette colonie ait cherché par tous les moyens à obtenir l'abandon des droits que la France exerçait sur sa côte occidentale, le *French Shore*, en vertu du traité d'Utrecht ; elle y est parvenue en 1904.

* * *

Autres colonies d'Amérique. — Au large des États-Unis, dans l'Atlantique, l'Angleterre occupe le petit groupe des *Bermudes*, îles de coraux dont la superficie totale n'excède pas 50 kilomètres carrés. Ces îles cons-

tituent une station pour la marine de guerre britannique et ont une forte garnison. Leur sol, bien cultivé, fournit des oignons, des pommes de terre précoces, et de l'arrow-root, destinés aux États-Unis.

Un autre groupe de coraux, mais distribué sur un vaste espace océanique, c'est celui des *Bahamas*, au nord-est de Cuba, avec 54 000 habitants, des pêcheries d'éponges, et des cultures d'ananas, d'orangers et de mangues.

Ce sont des cultures du même genre, avec celle du bananier en plus, qui font la valeur actuelle de la *Jamaïque* une des Grandes Antilles, peuplée de 767 000 habitants, presque tous nègres ou métis. Les États-Unis et l'Angleterre demandent à cette île des quantités croissantes de ces fruits exotiques ; cette production dépasse aujourd'hui en valeur celle du café, du sucre de canne et du rhum.

Dans les petites Antilles, l'Angleterre possède un grand nombre d'îles, *îles Vierges*, *Anguilla*, *Saint-Christophe*, *Nièves*, la *Barboude*, *Antigua*, *Montserrat*, la *Dominique*, *Sainte-Lucie*, *Saint-Vincent*, les *Grenadines*, *Grenade*, la *Barbade*, *Tobago*, et la *Trinité*, îles montueuses, volcaniques pour la plupart, dont la canne à sucre est la principale culture. La Trinité, la plus grande d'entre elles, produit en outre de l'asphalte. C'est de ces îles que la culture du coton a été importée aux États-Unis, où elle devait prendre un si grand développement.

Les Petites Antilles anglaises renferment, sur une faible étendue totale, 800 000 habitants. La plus florissante, la Barbade, n'en a pas moins de 460 au kilomètre carré ; c'est le centre militaire de la défense des Indes occidentales britanniques. L'ensemble de ces possessions, en y joignant les Bahamas et la Jamaïque, fait un commerce annuel de 320 millions de francs, dont un peu moins du tiers avec la métropole.

Dans l'Amérique Centrale, l'Angleterre possède le *Honduras britannique* (19 600 kilomètres carrés), qui fournit surtout de l'acajou et autres bois précieux.

Dans l'Amérique du Sud, les possessions britanniques se réduisent à la *Guyane* et aux *îles Falkland*. La Guyane anglaise, avec 246 000 kilomètres carrés de superficie n'a pas 300 000 habitants ; elle produit du sucre, ainsi qu'un peu d'or. Les Falkland, qui n'ont guère plus de 2 000 habitants, se consacrent à l'élevage du mouton, et exportent de la laine.

V. — COLONIES D'AFRIQUE

Dans le grand mouvement qui a fait de la majeure partie du continent africain des pays de colonisation ou d'influence européenne, l'Angleterre, par sa diplomatie, par ses armes et par diverses initiatives privées, a eu une large part d'action et de profits. Près de 5 millions et demi de kilomètres carrés, soit près de 1/5 de l'Afrique, lui sont immédiatement ou indirectement soumis, et à cette vaste étendue, il faut ajouter l'Égypte et ses dépendances soudanaises, où l'influence britannique n'est désormais plus contestée par personne. L'Afrique est, après l'Asie, celle des parties du monde où l'Angleterre compte le plus grand nombre de ses sujets, plus de 45 millions.

Les possessions anglaises[1] jalonnent l'ancienne et la nouvelle route maritime de l'Inde, celle du Cap et celle du canal de Suez. Sur l'ancienne route s'échelonnent les possessions continentales de la *Gambie*, de *Sierra-Leone*, les îles de l'*Ascension* et de *Sainte-Hélène*, les colonies du *Cap* et du *Natal*, l'île *Maurice*, les *Seychelles*. Pour s'assurer le libre parcours de la nouvelle, l'Angleterre a occupé l'*Egypte*, et pris possession, en face de Périm et d'Aden, d'une partie de la *côte des Somâli*, et, plus loin, de l'île de Socotora ; après quoi, elle a relié le Soudan égyptien à l'Océan Indien par l'établissement de son protectorat sur l'*Ouganda* et l'acquisition d'une partie de l'*Afrique orientale*.

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 125.

Ce n'est pas tout : installée sur la *Côte d'Or*, puis dans le *Lagos* et dans le delta du Niger, l'Angleterre a poussé jusqu'au lac Tchad la série de ses annexions, englobant ainsi, sous le nom de *Nigéria*, la partie la plus riche et la plus peuplée du Soudan. Et, dans le sud, à partir du Cap et du Natal comme base, elle a, par delà le Zambèze, atteint les lacs Nyassa et Tanganika ; l'*Afrique australe britannique* s'est aussi avancée dans la direction de l'Ouganda et du Soudan égyptien, d'où le projet grandiose d'une ligne ferrée du Cap au Caire, qui cheminerait presque en entier à travers des pays relevant de l'Angleterre ou contrôlés par elle.

1. Colonies de l'Afrique occidentale. — La colonie de la *Gambie*, sur le fleuve de ce nom, n'est qu'une enclave sans importance dans l'Afrique Occidentale française.

Freetown, capitale de *Sierra-Leone*, est un point d'appui de la marine de guerre britannique, avec un dépôt de charbon et des fortifications. La colonie, avec les dépendances de l'intérieur, produit de l'huile de palme, des noix de kola, du riz. De Freetown part un chemin de fer de pénétration.

La *Côte d'Or* se complète en arrière par l'ancien royaume d'*Achanti* et des pays de protectorat. Elle a recommencé à justifier son nom par l'exploitation de gisements aurifères. Ses autres productions sont celles de Sierra-Leone. Un chemin de fer joint le port de *Sekondi* à l'ancienne capitale de l'Achanti, *Koumassi*.

Tandis que ces diverses colonies sont limitées vers l'intérieur par les vastes territoires réunis sous le nom d'Afrique Occidentale française, le *Lagos* et la *Nigéria* s'étendent jusqu'au lac Tchad, et, par le bas Niger et la Bénoué, renferment le cours inférieur des deux plus grands cours d'eau de l'Afrique Occidentale. Leur superficie dépasse un million de kilomètres carrés, et leur population est évaluée à 24 millions au moins d'individus. Il y a là de grandes villes indigènes, comme *Abéokouta* et

Ibadan, que gagne le chemin de fer partant du port de *Lagos*, et, dans le nord de la Nigéria, le grand marché et la ville industrielle de *Kano, Sokoto, Katséna*, points d'arrivée des caravanes venues du nord. Le bas pays fournit de l'huile de palme ; l'intérieur, du caoutchouc, des arachides, de l'ivoire. Les indigènes tissent et teignent le coton qu'ils récoltent, et dont on travaille à améliorer la qualité.

2. Iles de l'Atlantique. — L'*Ascension* est une petite île volcanique, en plein Atlantique ; il en est de même de *Sainte-Hélène* ; points d'atterrissements de câbles, avec leurs mouillages fortifiés, ces îles n'ont plus cependant la même valeur que jadis, lorsqu'elles marquaient, pour la marine à voiles, autant d'étapes sur la route de l'Inde.

AFRIQUE AUSTRALE BRITANNIQUE[1]

A l'exception des possessions allemandes du Sud-Ouest africain, et des colonies portugaises de l'Angola et du Mozambique, presque toute l'Afrique australe au sud de 10° de latitude est sous la domination britannique, qui s'étend ainsi sur plus de 3 millions de kilomètres carrés, et près de 8 millions d'individus.

1. Caractères généraux. — La majeure partie de l'Afrique australe consiste en un plateau, qui s'élève dans la direction générale du sud-ouest au nord-est. De quelque point des côtes que l'on parte, on n'y accède que par une escalade, soit à travers le bourrelet montagneux du Sud-Ouest africain allemand, soit par les terrasses du Cap et celles du Natal, les plus élevées de toutes ; la série de gradins du Natal culmine en effet par la longue rangée des *Drakenberge*, où le *pic Cathkin* atteint 3 157 mètres ; le *Basoutoland* est qualifié avec raison de « Suisse africaine ».

Ce sont ces régions élevées des confins du *Natal* et de

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, cartes 110 et 125[a].

l'*Orange* qui constituent les principales sources d'humidité de l'Afrique australe. Elles condensent les vapeurs venues de l'Océan Indien à qui elles envoient en retour des cours d'eau brefs, mais nombreux et rapides. Elles approvisionnent le fleuve *Orange* et son affluent le *Vaal*. Mais sur ce versant tourné vers l'ouest, la sécheresse sévit : l'Orange n'a pas un volume qui corresponde à sa longueur; d'un côté de sa vallée règnent les *Karrous*, plateaux arides et sans arbres ; de l'autre s'étale la steppe plus ou moins herbeuse du *Betchouanaland*, à laquelle succède graduellement le *Kalahari*, dont certaines parties sont de véritables déserts.

L'élévation du relief de l'Afrique australe corrige les effets de sa situation en latitude : de la côte du Natal, avec son climat quasi-tropical, qui permet la culture de la canne à sucre, on s'élève sur les plateaux de l'Orange et du Transvaal à une altitude moyenne de 1 000 à 1 400 mètres, et chaque hiver a ses gelées. On comprend dès lors que les Européens aient pu s'acclimater dans le sud de l'Afrique.

A mesure qu'on s'avance davantage vers le nord-est, le climat se ressent des approches de l'équateur ; la température s'élève, et surtout le régime des pluies d'été, provoquées par le passage du soleil au zénith, finit par prévaloir. Ce sont ces pluies qui nourrissent le grand fleuve de l'Afrique australe, le Zambèze. Le cours moyen de ce fleuve se trouve aujourd'hui en territoire britannique, dans la *Rhodesia*, et l'Angleterre possède, avec le *Tchambezi*, une des sources du Congo. Les plateaux nus et secs du sud sont ici remplacés par un pays de hautes herbes, de rivières et de marais innombrables, avec des bouquets d'arbres et des forêts, mais en revanche l'Européen y est guetté par la fièvre.

2. Agriculture. — Les conditions de l'agriculture dans l'Afrique australe sont donc loin d'être uniformes : l'approvisionnement en eau, souvent insuffisant dans le sud, où il faut recourir à des barrages et à des réservoirs, est largement assuré dans le nord, où les *Barotsé* cultivent

le long du Zambèze une large zone de terres périodiquement inondées.Les cultures ne sont pas non plus les mêmes, tant est grande l'extension du pays en latitude : au nord règnent le millet, le maïs et le manioc ; au sud, les céréales d'Europe.

La région la plus favorable pour ces dernières, c'est la colonie du Cap : le *blé* et le seigle y sont cultivés dans le sud-ouest, ainsi que l'avoine, grâce aux pluies d'hiver ; plus en avant dans l'intérieur vient l'orge, qui s'accommode mieux de la sécheresse. A l'est du Cap, sur les pentes exposées au nord, c'est-à-dire au soleil [1], les *cultures fruitières*, vigne, pêcher, prunier, abricotier, figuier, ont pris un grand développement, et on a même commencé à expédier en Angleterre, dans des navires spécialement aménagés, les fruits mûris en février et mars, mois d'été de l'hémisphère austral. Mais l'agriculture sud-africaine a dans la rareté de l'eau un grand ennemi, et l'irrigation artificielle est nécessaire le plus souvent.

Un climat plus humide et plus chaud substitue au Natal la culture du maïs à celle du blé ; la *canne à sucre* y réussit, et l'on y a acclimaté le thé.

3. Élevage. — Déjà avant l'arrivée des Européens, la région du Cap nourrissait des bœufs, des moutons à queue grasse, et des chèvres, sans parler d'animaux non domesticables que la chasse a rapidement exterminés ou refoulés. Le mouton est l'animal des régions sèches, tandis que le bœuf se plaît mieux dans le voisinage des sources de l'Orange, où il y a plus d'humidité et de verdure.

Les colons européens, Hollandais d'abord, Anglais ensuite, ont amélioré les races indigènes par l'introduction de sujets de choix. Le *bœuf* est devenu l'auxiliaire des transports, traînant les lourds chariots qui servent encore aux déplacements dans le Sud-africain. Les troupeaux de bœufs ont servi à nourrir par la suite la population

1. Dans l'hémisphère austral, l'exposition au nord est l'équivalent de ce qu'est dans le nôtre l'exposition au midi ; par contre, les pentes tournées vers le midi sont à l'ombre.

des centres miniers. De nos jours, la laiterie tend à se développer. Mais l'effectif du bétail a été très réduit par des épizooties depuis 1897, et l'Afrique australe a dû importer des viandes d'Australie et du bétail de la République Argentine.

Plus éprouvés encore ont été les troupeaux de bœufs des populations indigènes, *Zoulou* et *Matabélé*, qui se nourrissaient de viande et de lait, et dont le bétail constituait toute la richesse. Enfin, vers le Zambèze, la mouche *tsé-tsé* interdit l'élevage du bœuf.

Le *mouton* indigène est élevé pour la viande et la graisse. Mais les troupeaux les plus nombreux aujourd'hui proviennent de mérinos introduits par les Européens, et précieux comme bêtes lainières. La laine du Cap s'est rapidement répandue sur les marchés d'Europe, avant que l'Australie et la République Argentine aient atteint leur énorme production actuelle; malgré les caprices du climat et les ravages des maladies, la laine est encore, après l'or et le diamant, le premier article d'exportation de l'Afrique du Sud.

La *chèvre* angora est élevée dans le sud et l'ouest de la colonie du Cap, et ses poils (mohair) sont envoyés en Europe.

L'Europe recherche également les plumes d'*autruches* domestiquées au Cap, près de *Grahamstown*.

Chevaux, ânes, mulets vivent assez bien dans les pâturages maigres des karrous, tandis que les maladies en ont réduit fortement le nombre au Transvaal et dans le Betchouanaland.

4. Mines. — C'est par sa production minière que l'Afrique australe se signale aujourd'hui le plus à l'attention. La *houille* n'y manque pas : on la trouve dans la colonie du Cap, près de *Molteno*, au Natal, à *Dundee*, à *Newcastle*, et dans le Transvaal, où elle est de qualité médiocre. La Rhodesia en renferme près de *Wankie*, sur le Zambèze,

où elle approvisionne le chemin de fer qui franchit le fleuve en aval et tout près des chutes Victoria.

L'Afrique australe est aujourd'hui à la tête des régions aurifères du monde, avec une production qui a dépassé 520 millions de francs d'*or* en 1905 dans le Transvaal.

L'or y a été découvert en 1886 dans les conglomérats du *Witwatersrand*, à l'état d'extrême division, si bien qu'il n'est jamais visible à l'œil nu. Les conditions d'exploitation ont donc été, dès le début, tout autres que dans les alluvions et graviers d'Australie et de Californie. Il a fallu un matériel coûteux et perfectionné pour tirer parti de ces conglomérats très abondants, très régulièrement disposés, mais d'une faible teneur en métal, et il n'y a pas eu de ces trouvailles sensationnelles, de ces gains subits qui ont signalé l'ouverture des exploitations de Victoria ou de l'Australie Occidentale. Ce sont de grandes Compagnies qui ont entrepris et pouvaient seules entreprendre l'exploitation délicate de ces gisements; la perfection des procédés et de l'outillage, le voisinage de la houille, ont amené la production au chiffre élevé qu'elle a atteint : depuis le commencement de l'exploitation jusqu'à la fin de 1904, le Transvaal a fourni pour plus de 3 milliards d'or.

Les mines du Transvaal occupent 164 000 personnes : outre les blancs qui dirigent et surveillent les travaux, 104 000 indigènes y sont employés avec plus ou moins de régularité, et, pour parer à l'incertitude de la main-d'œuvre indigène, 43 000 Chinois ont été engagés dans les exploitations.

C'est pour s'assurer la possession de ces mines que l'Angleterre a annexé la république du Transvaal et sa voisine la république d'Orange, à la suite d'une guerre difficile et dispendieuse (1899-1901). Ces anciens États ne sont plus que de simples colonies. Du reste, même avant la guerre, l'or y avait attiré une foule de sujets anglais : une ville nouvelle, *Johannesburg*, avait surgi, qui compte déjà 159 000 habitants[1].

L'or se rencontre en d'autres points du Transvaal, où son existence a été reconnue en 1873. On le trouve aussi dans la *Rhodesia du Sud*, et particulièrement dans le

1. C'est la ville la plus peuplée de l'Afrique australe. *Le Cap* n'a que 17 000 habitants; il est vrai que ses faubourgs en renferment de leur côté 92 000.

Matabéléland et le Machonaland (mines de Gwanda, de Selukwé et de Mazoé). Il existe même au delà de la rive gauche du Zambèze.

Après l'or, les *diamants* sont la grande richesse de l'Afrique australe qui, pour cette production aussi, tient la première place dans le monde. Les diamants viennent de *Kimberley*, dans le Griqualand-West, territoire annexé à la colonie du Cap au lendemain de la découverte de ces gisements si lucratifs.

La colonie en a exporté pour 160 millions de francs en 1904 ; depuis le début de l'exploitation méthodique, soit depuis 1870, la production totale en diamants a été d'un milliard et demi de francs. Là aussi, l'exploitation est faite par de puissantes Compagnies avec leur personnel de travailleurs indigènes interné dans des *compounds*, sans communication avec le dehors. et sous une surveillance des plus minutieuses.

Le *cuivre* est exploité dans l'ouest de la colonie du Cap, près d'*Ookiep*, qu'un chemin de fer unit à la côte. L'*argent* se rencontre à *Zeerust* dans le Transvaal.

5. Commerce — L'industrie proprement dite est peu développée encore dans l'Afrique australe. Les vieilles occupations, telles que l'agriculture et l'élevage, et le travail dans les centres miniers, laissent au second plan les autres variétés de production. Aussi l'Afrique australe réclame-t-elle du dehors les produits manufacturés, les tissus et vêtements. les machines, le matériel de chemins de fer, les outils agricoles, les meubles. La diminution de ses troupeaux lui fait consommer des céréales et viandes du dehors, et la rareté de ses forêts, qui renferment cependant des espèces de choix, l'oblige à importer du bois. L'Angleterre, favorisée là, comme au Canada, par les tarifs douaniers, fait de beaucoup la plupart de ces importations, par les ports du *Cap*, de *Port-Elizabeth*, d'*East London* et de *Durban*.

L'exportation consiste en or, diamants, laines, plumes d'autruches, poils de chèvre, cuivre et peaux. Le marché

sud-africain est un des plus actifs du monde : même aujourd'hui, où les désastres de la guerre sont en partie réparés et où les besoins sont moindres, le commerce extérieur de la seule colonie du Cap dépasse 1 200 millions de francs, et celui du Natal, 320 millions.

6. Colonisation. — Les premiers colons européens de l'Afrique australe ont été des *Hollandais*, et la colonie du Cap n'appartient à l'Angleterre que depuis 1814. Cette première colonisation fut surtout agricole et pastorale, d'où le nom de *Boers*, c'est-à-dire paysans, donné aux Hollandais, qui sont surtout des habitants des campagnes.

Dès ce moment, les possessions anglaises sont allées sans cesse croissant. Le Natal est devenu une colonie britannique en 1843. Pendant qu'une partie des Hollandais demeurait sur les territoires occupés par leurs ancêtres, d'autres s'enfonçaient vers l'intérieur, où ils fondèrent les républiques du fleuve Orange et du Transvaal. A partir de 1884, se dessina de la part de l'Angleterre un grand mouvement enveloppant, marqué par l'établissement du protectorat sur le Betchouanaland, et l'acquisition, aux dépens du Portugal, des vastes territoires qui forment aujourd'hui la Rhodesia et l'Afrique Centrale britannique. Les républiques boers ont finalement perdu leur indépendance en 1902, et sont passées au rang de colonies.

A l'inverse de ce qui s'observe dans l'Australie et le Canada, il y, a en Afrique australe, une population indigène nombreuse : gens de couleur brune et jaune, comme les *Hottentots* et les *Bushmen*, nègres de race bantou, comme les *Cafres* et leurs subdivisions, *Zoulou*, *Matabélé*, *Angoni*, *Betchouana* et *Barotsé*, métis de Boers et de Hottentotes, comme les *Griqua*. Au temps de la domination hollandaise sont venus au Cap des *Malais*, dont les descendants y vivent encore. De nos jours, on a attiré des *Chinois* pour travailler dans les mines. La population blanche ne forme que le quart à peine de la population totale de la colonie du Cap, 1/11 de celle du Natal, 36 p. 100 de celle de l'Orange, 22 p. 100 de celle du Transvaal. Il y a quelques

milliers de blancs sur les plateaux de la Rhodesia du Sud, mais dans le reste de la Rhodesia et l'Afrique Centrale, l'effectif des Européens, en raison du climat, est très minime. Le problème des rapports avec les indigènes est un des plus sérieux qui s'imposent à l'attention des gouvernements de l'Afrique australe.

Les résultats au point de vue du peuplement par la race blanche sont cependant remarquables. En 1870, il y avait à peine 250 000 blancs dans l'Afrique australe; il y en a environ 1 200 000 aujourd'hui. Cet accroissement est dû à l'essor de l'exploitation des mines, et il est entretenu par une immigration assez considérable : l'excédent des arrivants sur les partants, dans la colonie du Cap, est annuellement de 30 000 individus, qui se répandent de là dans le reste du pays; la population blanche du Natal a triplé depuis 1879.

La diversité d'origines des colonies de l'Afrique australe se traduit encore dans leur répartition administrative, bien que celle-ci ait été simplifiée. On distingue ainsi :

1° La *colonie du Cap*, à laquelle ont été rattachés le Griqualand-East, la Cafrerie britannique, le Pondoland et le Betchouanaland, colonie autonome, avec son gouverneur nommé par le roi, et son parlement élu ; 2° le *Basoutoland*, colonie de la Couronne ; 3° la *colonie du Natal*, autonome ; 4° la *colonie du fleuve Orange* et celle du *Transvaal*, qui n'ont pas encore d'institutions représentatives ; 5° la *Rhodesia*, administrée par la Compagnie sud-africaine, avec un commissaire pour la Rhodesia du Sud ; 6° l'*Afrique Centrale britannique*, pays de protectorat, avec un commissaire anglais. Mais toutes ces colonies, sauf la Rhodesia du nord-ouest, celle du nord-est et l'Afrique Centrale, ont contracté une union douanière, première étape dans l'unification administrative.

Un vaste réseau de chemins de fer facilite les communications à travers les énormes étendues de l'Afrique australe. Le premier tronçon de la future ligne « du Cap au Caire » a dépassé le Zambèze, qui est franchi un peu en aval des chutes Victoria, et atteint les mines de Broken-Hill dans la Rhodesia du Nord-Ouest. Cette longue ligne

est rejointe par les voies ferrées qui partent des divers ports de l'Océan Indien, Port-Élizabeth, Durban, et des ports portugais de Lourenço Marquez et de Beïra. Kimberley, Vryburg, Boulouvayo sont les principales stations à partir du Cap[1].

La garde des possessions britanniques de l'Afrique du Sud est assurée par 20 000 hommes de troupes anglaises, auxquels il faut joindre des milices et des corps de police. *Simonstown*, près du Cap, est le point d'appui de la flotte de guerre, qui doit être remplacé par Durban.

* * *

Possessions de l'Océan Indien. — Dans l'Océan Indien. l'Angleterre possède l'*île Maurice*, à 800 kilomètres à l'est de Madagascar, peuplée de 378 000 habitants, avec le bon mouillage fortifié de *Port-Louis,* la capitale. La population blanche consiste presque entièrement en descendants de créoles français, et le français y est encore en usage. Mais les deux tiers des habitants se composent d'Indiens et de Chinois, employés dans les plantations de canne à sucre, souvent même propriétaires de plantations.

Les *Seychelles* sont, après Maurice, une étape de l'ancienne route vers l'Inde par le Cap. Maurice est une station du câble qui, partant de Durban, gagne, par les *îles des Cocos,* autre possession anglaise, la côte occidentale d'Australie.

En face de la côte de l'Afrique orientale allemande, les îles de *Zanzibar* et de *Pemba* sont sous le protectorat anglais. Antérieurement à l'établissement de ce protectorat, une grande partie du commerce du sultanat de Zanzibar se faisait déjà par l'intermédiaire de négociants de l'Inde, sujets de l'Angleterre.

* * *

1. En outre, du Cap à Prétoria, trajet en 52 heures ; de Durban à Johannesburg, en 29 heures. Du Cap à Boulouvayo, train rapide hebdomadaire, en 71 heures.

Afrique Orientale. — Le vaste pays qui s'étend de l'Océan Indien, au nord de l'Afrique Orientale allemande, jusqu'aux lacs Albert-Édouard et Albert, forme deux protectorats britanniques, celui de l'*Afrique Orientale* et celui de l'*Ouganda*, avec 700 000 kilomètres carrés environ de superficie, et 6 à 7 millions d'habitants. Du port de *Mombas*, un chemin de fer de 940 kilomètres gagne le lac Victoria, sur lequel des bateaux à vapeur sont en service, et le télégraphe va jusqu'au Nil.

Le Nil, dès sa sortie du lac Victoria, est placé sous le contrôle de l'Angleterre. La navigation à vapeur commence à *Gondokoro*, à la frontière du Soudan égyptien, d'où l'on gagne Khartoum. Par voie ferrée ou par bateaux à vapeur, les communications sont assurées avec l'*Égypte*, qu'occupe l'Angleterre avec le consentement des puissances européennes.

Installée tout le long du Nil, l'Angleterre peut en surveiller les crues, qui intéressent tant les cultures de l'Égypte. Ces crues dépendant aussi de celles du Nil Bleu, la diplomatie anglaise s'est assuré le bon vouloir de l'Abyssinie, qui possède le cours supérieur de ce grand bras du Nil, principal ouvrier de la fertilité de l'Égypte.

Enfin, sur le golfe d'Aden, l'Angleterre a établi son protectorat sur une partie de la *côte des Somâli*, et, au delà du cap Guardafui, elle possède l'île de *Socotora*, qui dépend d'Aden pour son administration.

*
* *

C'est de ce vaste ensemble de colonies, de possessions et de protectorats que se compose l'Empire britannique, édifié et maintenu par une politique clairvoyante et persévérante, et dont l'autonomie de quelques-unes de ses parties n'altère pas la solidité. L'administration de ces pays peuplés de races si diverses, les comparaisons que suggère l'idéal politique des nouvelles sociétés anglo-saxonnes d'outre-mer, tout, dans cet Empire, est fait pour solliciter l'attention éveillée des futurs hommes d'État de

l'Angleterre, et plusieurs d'entre eux ont fait dans les colonies un utile apprentissage.

L'action de l'Angleterre ne se borne pas à ses colonies, si étendues qu'elles soient. En dehors de ses possessions, l'Angleterre agit par ses capitaux : on trouve ceux-ci engagés à l'étranger dans des entreprises de navigation maritime, comme en Norvège ; dans des mines, comme en Espagne ; dans des vignobles, comme au Portugal; dans des constructions de chemins de fer, comme dans la République Argentine ; dans des exploitations de caoutchouc, comme au Brésil. Il n'est pas de pays au monde où l'Angleterre n'ait une clientèle et des intérêts, et si elle en retire un grand ascendant, c'est la juste récompense du soin jaloux avec lequel elle protège sur tous les points du globe la vie et les biens de ses nationaux.

REVISION

ILES BRITANNIQUES

Le *Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande* occupe 315 000 kilomètres carrés, et renferme près de 42 millions d'habitants.

L'*agriculture* ne suffit pas à ses besoins, malgré la perfection de ses méthodes et son rendement par unité de surface. Il en est de même de l'*élevage*, judicieusement pratiqué d'ailleurs, dans un pays où le climat favorise l'extension des pâturages. C'est l'*industrie* qui fait la richesse de l'Angleterre, et l'exportation de ses produits manufacturés lui permet d'assurer sa subsistance et son bien-être; c'est elle aussi qui a développé les grandes villes populeuses du nord-ouest et du centre de l'Angleterre.

La Grande-Bretagne est le pays d'Europe le plus riche en *houille*. Elle produit aussi du *fer* en grande quantité, de l'étain, du plomb et du zinc. La houille entretient d'actives industries textiles, et l'Angleterre est le premier pays du monde pour le travail du coton, dont *Manchester* est le grand centre ; elle produit aussi des draps et des toiles estimés. La métallurgie du fer et de l'acier est des plus importantes à *Brimingham, Sheffield*, et dans les ports où se construisent des navires.

L'approvisionnement des Iles Britanniques en denrées alimentaires et en matières premières nécessaires à leur industrie, leurs

envois de charbon et de produits fabriqués occupent une marine marchande et alimentent un commerce extérieur que n'égale aucun autre pays du monde. *Londres* et *Liverpool* sont leurs plus grands ports de commerce.

Une partie de ce commerce se fait avec les colonies, dont la superficie est de 93 fois celle de la métropole. L'*Empire britannique*, formé de l'ensemble des pays soumis à la domination anglaise, renferme plus de 400 millions d'individus.

COLONIES ANGLAISES

C'est en Asie qu'est la meilleure part du domaine colonial britannique. L'*Inde*, avec plus de 4 millions et demi de kilomètres carrés et près de 300 millions d'habitants, est le modèle des colonies dites « d'exploitation ». L'Angleterre a pris soin de s'en assurer les routes : celle du Cap, par *Sierra-Leone*, le *Cap*, *Maurice;* celle du canal de Suez par *Gibraltar, Malte*, l'occupation de l'Egypte, et *Aden*.

Tandis que les Anglais sont peu nombreux dans l'Inde, ils ont trouvé dans l'*Australie* une merveilleuse colonie « de peuplement », où vivent près de 4 millions d'individus de leur race. Il en est de même de la *Nouvelle-Zélande*. L'or, et surtout la laine et le bétail, sont les grandes richesses des colonies océaniennes.

Une autre colonie de peuplement, c'est, en Amérique, le *Canada*, avec un peu plus de 5 millions d'habitants ; mais la domination anglaise n'a pas empêché les anciens colons français de s'y multiplier d'une façon prodigieuse. *Terre-Neuve* complète la possession du Canada, qui fournit en abondance le bois, les grains, le bétail, les beurres et fromages. Dans les Antilles, la *Jamaïque* et autres îles donnent du sucre et des fruits des tropiques.

Le domaine colonial anglais s'est surtout, dans ces dernières années, accru en Afrique, par l'acquisition d'une partie du Soudan, celle de l'Afrique Orientale anglaise, et, dans le sud, par l'annexion des républiques d'*Orange* et du *Transvaal* aux colonies du *Cap*, du *Natal*, et au protectorat de la *Rhodesia*. L'Afrique australe, connue jusqu'alors par sa production lainière, renferme dans le Transvaal les gisements d'*or* les plus abondamment exploités du globe, et elle tient aussi la première place pour la production des *diamants*.

On voit quelle variété de ressources les Iles Britanniques tirent de leurs possessions. Sans parler de l'ascendant moral que leur vaut la domination de tant de pays, les profits qui en résultent justifient les sacrifices faits pour la conserver et la consolider.

III. — BELGIQUE ET PAYS-BAS

1. Superficie et population. — Les deux royaumes contigus de *Belgique* et des *Pays-Bas* n'occupent qu'une faible superficie : celle de la Belgique n'atteint pas 29 500 kilomètres carrés, celle des Pays-Bas n'est que de 33 000, soit, au total, moins de 1/8 de la France. Mais la Belgique renferme 6 700 000 habitants, et les Pays-Bas, 5 100 000, soit respectivement 227 et 167 au kilomètre carré, et cette forte densité de la population sur d'étroits espaces est en relation avec une activité économique et commerciale considérable, disproportionnée aux dimensions exiguës de ces deux pays.

2. Divisions naturelles[1]. — On trouve en Belgique le prolongement du massif schisteux rhénan, sous le nom d'*Ardenne*. De même, la grande plaine de l'Allemagne du Nord se poursuit dans les Pays-Bas et la Belgique, pour expirer dans le nord de la France. Entre ces deux types de pays si différents s'étend une région de transition : c'est d'abord, des plaines de Flandre à la Hesbaye, un pays couvert d'une nappe de limon que parsèment des collines de sable ; ensuite, en retrait vers le nord et le nord-est, la Campine, au sol de sable et de graviers, à laquelle succèdent, aux approches et au delà de la Meuse et du Rhin, les plaines marécageuses et tourbeuses de la portion orientale des Pays-Bas.

La diversité ne manque donc pas dans l'étendue si modeste de la Belgique et des Pays-Bas ; les hautes terres de l'Ardenne atteignent 695 mètres d'altitude à la frontière allemande, pendant qu'une notable partie de la plaine, dans les Pays-Bas, est

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 100.

au-dessous du niveau de la mer. N'étaient les dunes littorales et les digues élevées par l'homme, les deux provinces de Hollande (Septentrionale et Méridionale) ainsi que les îles des bouches du Rhin, de la Meuse et de l'Escaut, seraient recouvertes par la mer, qui a fait du reste de terribles invasions aux siècles passés : le grand golfe du Zuiderzée n'est autre chose que le résultat de plusieurs d'entre elles.

3. Cours d'eau. — La Belgique et les Pays-Bas, qui sont le prolongement topographique de l'Europe Centrale, reçoivent de l'extérieur de grandes artères navigables largement ramifiées, raccordées naturellement et artificiellement entre elles. Ce sont le *Rhin*, la *Meuse* et l'*Escaut*, dont les embouchures se juxtaposent ou s'entremêlent dans les provinces de Zélande et de Hollande méridionale (Pays-Bas). Il en résulte, malgré les frontières politiques et douanières, une extrême facilité de communications entre les deux royaumes, ainsi qu'avec l'Allemagne, le nord et le nord-est de la France.

Un climat doux, humide, aux pluies fines et fréquentes, entretient ces cours d'eau et assure l'alimentation des multiples canaux de la plaine. Il est rare que des gelées soient de longue durée [1].

I. — BELGIQUE

1. Agriculture [2]. — L'agriculture, qui ne trouve sur les hauteurs de l'Ardenne que des terres médiocres, plus propres aux forêts qu'aux labours, est très développée sur les sols limoneux de la Hesbaye et dans la plaine de Basse-Belgique. Elle occupe, au total, près de 43 p. 100 de l'étendue du royaume.

Ce n'est pas qu'elle ait partout trouvé, même dans la plaine, des conditions favorables ; une bonne partie de ses succès est due au travail incessant de la population flamande, laborieuse et obstinée. Si l'argile des *polders*, mêlée des débris organiques,

1. 16 jours en moyenne de gelée à Ostende. Maximum, en 1890-1891, 81 jours.
2. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 100, carton 1.

est remarquablement fertile, plus en arrière, le *Houtland* ou pays des bois, n'a été aménagé, après son défrichement, qu'au prix de longs efforts ; c'est seulement ainsi qu'il est devenu un modèle de culture : dès le XIVe siècle on y supprimait la jachère qui a duré en Angleterre jusqu'au XVIIe siècle, en Picardie jusqu'au XVIIIe, en Hesbaye jusqu'au début du XIXe. Dès le XVIIe siècle s'y introduisit l'usage des cultures dérobées, avec deux récoltes annuelles : la première, de céréales ou de lin, la seconde de racines, navets et carottes, destinées au bétail, semées après la moisson et récoltées en octobre. Il y a longtemps que l'agriculture et l'élevage s'y prêtent un mutuel appui.

La Belgique n'a échappé qu'en partie aux effets de la concurrence des blés extra-européens. Depuis 1846, la superficie cultivée en *blé* a diminué de plus de 1/3. Mais le perfectionnement des méthodes agricoles a néanmoins maintenu à peu près la production : l'hectare donne jusqu'à 33 hectolitres dans les bonnes terres. C'est le phénomène que nous avons vu se produire en Angleterre, et la ressemblance se complète par ce fait, que la Belgique, ne suffisant pas à sa consommation, importe des blés du dehors, principalement de la Roumanie et de la République Argentine. C'est, en valeur, le premier de ses articles d'importation (plus de 300 millions de francs).

Les récoltes de *seigle* et *d'avoine* sont supérieures à celles du blé. L'*orge* est une culture importante dans un pays où, la vigne étant absente, la bière est une boisson nationale. La *pomme de terre* trouve en divers endroits de la Belgique des sols sablonneux où elle réussit fort bien.

La *betterave* rend à l'agriculture et à l'élevage les mêmes services que dans le nord de la France ; avec sa diffusion, on a vu s'accroître et le rendement des terres et l'effectif du gros bétail. L'extension de cette culture a fait de la Belgique un pays producteur et exportateur de sucre, qui trouve des clients à proximité, dans les Pays-Bas et les Iles Britanniques.

D'autres cultures industrielles sont : le *lin*, dans les terres riches de la vallée de la Lys à travers les deux Flandres, le *chanvre*, le *colza*.

Les *forêts*, qui n'occupent guère plus de 1/6 de la super-

ficie de la Belgique, se rencontrent surtout à la surface du massif de l'Ardenne, où le sol est le plus pauvre, le climat le plus rude, et la population la plus clairsemée [1]. Elles ne suffisent pas aux besoins de la Belgique, qui importe plus de 150 millions de francs de bois par an, notamment pour le boisage de ses galeries de mines.

2. Élevage. — Les prairies et pâturages couvrent plus de 27 p. 100 de la Belgique, et la place perdue par les céréales a été gagnée par les prairies, fait général dans toute l'Europe du nord-ouest et du nord. Les bêtes à cornes sont nourries dans les riches terres des *polders*, qui forment une zone d'élevage des plus actives sur tout le littoral de la mer du Nord, de la France au Danemark; on les trouve aussi dans les parties les moins sèches de la Campine. Au total, la Belgique possède 1 700 000 bêtes à cornes, fournissant en abondance viande, lait, beurre et fromage, et soumises à une judicieuse sélection.

Pour les besoins de sa boucherie, la Belgique dispose en outre de plus d'un million de porcs. Par contre, l'espèce ovine n'y est que très faiblement représentée, et les laines de la République Argentine trouvent en Belgique un grand débouché.

Les chevaux sont élevés dans l'Ardenne, ainsi que dans le Brabant et les Flandres. Liége est un marché actif de chevaux robustes, aptes aux travaux des champs, et la Belgique en exporte à l'étranger.

3. Mines [2]. — L'exploitation des mines est très dévepée : à travers la Belgique, le long de la Sambre et de la Meuse, se poursuivent les couches de *houille* qui accompagnent la base du vieux massif de schistes depuis l'Artois jusqu'en Westphalie.

La zone houillère traverse la Belgique du sud-ouest au nord-est, sur 170 kilomètres de long, 3 à 15 de large. Sa

1. La province belge du Luxembourg n'a que 49 habitants au kilomètre carré.

2. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 93^{c}, carton 1.

partie la plus étroite est vers le milieu, entre Namur et Huy, de sorte qu'on peut distinguer deux grands bassins d'extraction : à l'ouest, celui du *Hainaut*, à l'est, celui de *Liège*. Le premier se subdivise en *Borinage*, à l'ouest de Mons, *Centre*, de Mons à Courcelles, *région de Charleroi*, et *Basse-Sambre*. Il fournit les 3/4 de la production totale, qui est de 23 millions de tonnes par an.

Cette production est supérieure aux besoins de la Belgique, qui exporte 6 millions et demi de tonnes, en France, aux Pays-Bas, au Luxembourg, et même en Allemagne. En revanche, la Belgique est obligée d'importer des variétés de charbons qui lui manquent, notamment des houilles grasses pour la préparation du gaz et du coke ; elle en achète plus de 4 millions et demi de tonnes, provenant d'Allemagne, de France et d'Angleterre.

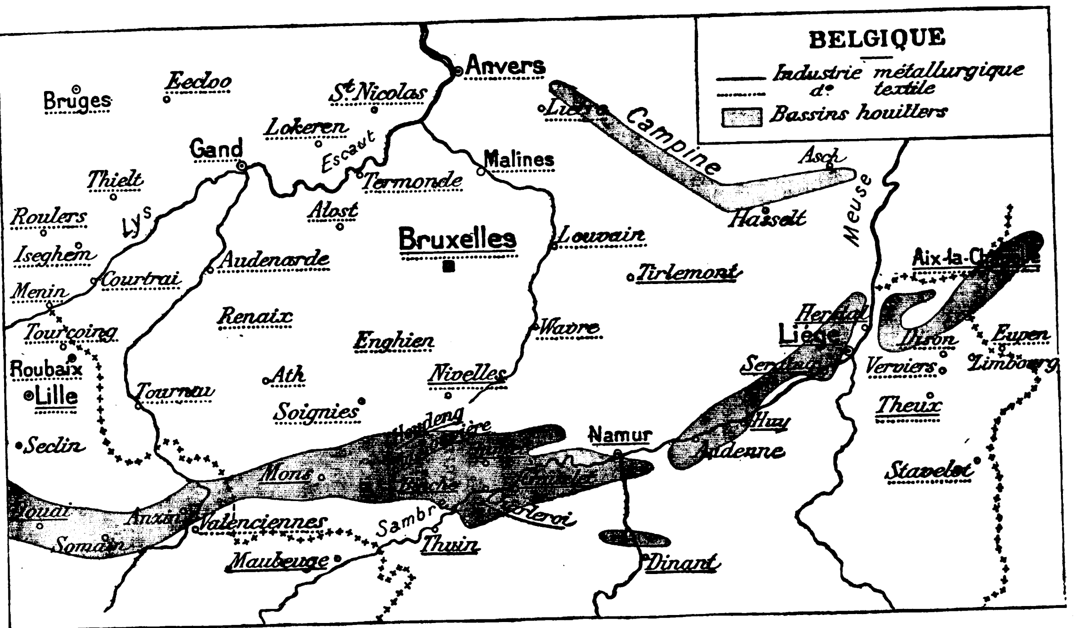
L'exploitation de la houille est rendue difficile par l'allure compliquée des veines, les dislocations des couches, et la profondeur déjà considérable à laquelle il a fallu pousser certaines exploitations. Mais à ses anciens centres de production la Belgique vient d'en joindre un nouveau : l'existence de la houille a été reconnue dans le sous-sol de la Campine, au nord de Hasselt, en 1901.

L'Ardenne fournit du minerai de *fer*, auquel s'ajoute celui qu'on importe du Luxembourg, pays dans lequel se prolongent les riches gisements de la Lorraine. Le *zinc* est extrait à la *Vieille-Montagne*, dans le territoire neutre de *Moresnet*, à la frontière d'Allemagne. Enfin, la Belgique renferme du *plomb*, du *cuivre*, et exploite de nombreuses carrières.

4. Industrie.[1]. — Malgré ses petites dimensions, la Belgique figure parmi les pays du monde dont l'industrie est le plus active. Les mines et les diverses professions industrielles occupent près de 1 400 000 individus, soit 1/5 de la population totale du royaume.

Au premier rang se place la métallurgie, dont les

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 100, carton 2, et 93[c], carton 1.



Régions industrielles de la Belgique.

grands centres sont situés dans la région houillère. Le principal est *Liège*, avec les villes de son voisinage, comme *Seraing* et *Herstal*, qui fournissent des machines, des armes, des rails, du matériel de chemin de fer, des chalands pour la navigation intérieure, si développée en Belgique; l'industrie du fer et de l'acier fleurit également à *Verviers*, *Namur*, *Charleroi*.

La houille alimente autour de *Charleroi* d'importantes verreries. On y fabrique, en grande quantité, les bouteilles, la verrerie de table, les glaces, articles pour la vente desquels la Belgique a su conquérir des marchés lointains. *Tournai* fabrique des porcelaines estimées.

L'industrie textile est de vieille date dans les Flandres, qui travaillaient les laines anglaises avant que l'Angleterre elle-même les mît en œuvre. Après la laine vient le lin, et finalement le coton, non sans crises, ni déplacements des centres de fabrication. Aujourd'hui, c'est *Verviers*, avec son groupe, qui vient en tête pour le travail de la *laine;* le lavage, le peignage, la filature, le tissage y occupent plus de 30 000 ouvriers.

Une partie des laines peignées et lavées à Verviers est envoyée en Allemagne, en Autriche et en Russie. Les filatures, au nombre d'environ 120, exportent la moitié de leurs produits. Verviers fournit toutes les variétés de lainages : draps, cheviottes, mérinos, étoffes pour ameublements, draps de troupe, flanelles, couvertures.

L'industrie de la laine, mais plus spécialisée, se trouve aussi pratiquée à *Bruxelles*, *Dinant*, *Alost*, *Renaix*, *Gand*, *Audenarde*, *Saint-Nicolas*. Malines et Liége fabriquent des flanelles ; Saint-Nicolas et Bruxelles, des châles et des tartans.

Le travail du *lin* est encore actif dans les Flandres, particulièrement à *Courtrai*, *Renaix*, *Roulers*, et le lin indigène ne suffit pas à cette industrie qui importe de grandes quantités de lin russe pour ses besoins. Les dentelles de *Bruxelles* et de *Malines* gardent leurs vieilles réputations ; la Belgique n'a guère de rivale pour la dentelle à la main, dont l'exécution occupe environ 150 000 femmes et jeunes filles.

L'industrie du *coton* a pour principal siège *Gand*, qui livre plus des 3/4 des fils et tissus de coton de la Belgique. Cette industrie dispose de 900 000 broches et de 25 000 ouvriers, mais elle ne fait guère qu'alimenter la consommation intérieure, et la concurrence anglaise fait que la Belgique n'exporte que peu de cotonnades.

Une des rares industries belges qui trouvent leur matière première presque entièrement dans le pays, c'est l'industrie du *sucre*. La Belgique possède environ 125 sucreries et 25 raffineries, réparties un peu partout, spécialement dans le Brabant et la province d'Anvers. Elle ne consomme que 1/5 du sucre qu'elle produit; le surplus est vendu aux Pays-Bas, à l'Angleterre, aux États-Unis.

Plus de 3 000 brasseries approvisionnent la Belgique en *bière*. La province d'Anvers vient au premier rang pour la production de l'*alcool*.

L'importation de peaux de la République Argentine alimente l'industrie du *cuir* qui est particulièrement florissante à Liége. La Belgique met en œuvre une grande partie du *caoutchouc* qu'elle reçoit du Congo.

Une tendance actuelle des industries belges consiste à se rapprocher de l'Escaut et des environs d'Anvers. Elles se dérobent ainsi aux exigences des producteurs de charbon de l'intérieur, grâce à la possibilité de recevoir par mer des charbons étrangers. Elles peuvent travailler, tout près des points de débarquement, les matières premières qui, nous l'avons vu, sont presque toutes, laines, lin, coton, minerais de fer, peaux, fournies par l'importation.

5. Commerce. — Le commerce extérieur de la Belgique, qui n'était que de 500 millions de francs en 1850, dépasse aujourd'hui 5 milliards; c'est plus de la moitié de celui de la France. En outre, de grandes quantités de marchandises traversent la Belgique en transit, en provenance ou à destination de France et d'Allemagne.

Pays de population dense et d'industrie active, la Belgique importe surtout des denrées alimentaires (grains et farines, café, vins, poissons) et des matières pre-

mières nécessaires à l'industrie (laines, lin, peaux, coton, huiles végétales, caoutchouc); en outre, du bois, du pétrole, des résines. Elle vend à l'étranger des fers et aciers, des machines et voitures, des fils et tissus de lin, de la verrerie, du sucre, et l'excédent de sa production houillère.

Le principal fournisseur de la Belgique est la France; le principal acheteur, l'Allemagne. Chacun de ces États fait avec la Belgique pour environ 800 millions de francs d'échanges. Viennent ensuite les Iles Britanniques, les Pays-Bas, et, bien loin en arrière, les États-Unis, la République Argentine et la Russie. Les 2/3 du commerce extérieur se font par les frontières de terre; le reste, par les ports, parmi lesquels *Anvers* absorbe la presque totalité du trafic maritime.

6. Ports et marine. — L'effectif de la marine marchande belge est très peu considérable, et, à part le cabotage, ce sont les marines étrangères qui assurent les transports. Presque tous les navires naviguant sous le pavillon belge appartiennent à des armateurs du dehors[1].

Anvers, un des ports les plus animés de l'Europe, est situé sur l'Escaut, à 88 kilomètres de la ville hollandaise de Flessingue. Les bouches de l'Escaut appartiennent en effet aux Pays-Bas, mais les traités garantissent la liberté de la navigation.

Celle-ci se fait par le bras méridional de l'Escaut, celui qu'on appelle l'*Escaut occidental* ou *de Hont;* l'Escaut oriental est à peu près barré par la digue sur laquelle passe le chemin de fer venant de Flessingue, et n'est praticable qu'à la petite batellerie.

Devant Anvers, l'Escaut offre 6 mètres de profondeur à mer basse, et la marée s'élève de $4^{m},40$ en moyenne. Le port peut donc donner accès aux grands navires à la pleine mer. La navigation y dispose de huit bassins

1. Ainsi, les paquebots de la *Red Star Line* appartiennent à une Compagnie américaine, l'American Line : ceux de la *Compagnie belge maritime du Congo* appartiennent à la Cie Elder Dempster, de Liverpool.

d'une superficie totale de plus de 64 hectares avec 11 kilomètres de quais et de 5 kilomètres et demi de quai le long de l'Escaut. Une des grandes sources de prospérité du port d'Anvers, c'est l'extension du réseau de navigation intérieure qui dessert l'arrière-pays, et qui apporte ou emmène à peu de frais les marchandises lourdes.

C'est ainsi que l'Escaut, canalisé, est relié aux canaux du nord de la France, et, par ceux-ci, à l'Oise, à la Marne, à la Seine et à la Meuse. En Belgique, il est relié à la Sambre par le *canal de Charleroi*, qui dessert Bruxelles en chemin ; un autre canal, celui *de la Meuse à l'Escaut*, gagne la portion hollandaise du cours de la Meuse en deux endroits, à Maastricht et à Venlo ; dans l'intérieur, Louvain et Hasselt sont des ports de la batellerie belge.

Un réseau très serré de chemins de fer, dont la longueur totale dépasse 4 500 kilomètres, active encore la circulation. Anvers communique avec la Prusse rhénane, l'Alsace-Lorraine, Bâle et la Suisse, par des services multiples. Bruxelles, la capitale du royaume, qui forme avec ses faubourgs une agglomération de près de 600 000 individus, n'en est qu'à 44 kilomètres de distance.

Anvers importe les céréales de Roumanie et de la République Argentine, les caoutchoucs du Congo et du Brésil, l'ivoire du Congo et de l'Angola, les peaux et les laines de la République Argentine, le café du Brésil. C'est le premier marché d'Europe pour les blés et les peaux de la République Argentine, l'ivoire d'Afrique; il ne le cède qu'à Liverpool pour le caoutchouc, à Hambourg et au Havre pour le café. Il s'est rendu indépendant du marché anglais pour l'achat de thé, de riz et de bois des tropiques. A l'exportation, il va de soi qu'Anvers est le port de sortie des produits de l'industrie belge. Mais ce n'est pas tout : entre les trois ports qui servent de débouchés à la vallée du Rhin, Amsterdam, Rotterdam et Anvers, ce dernier est celui qui en reçoit le plus de marchandises; le nord-est de la France est également dans le rayon d'action d'Anvers, ainsi qu'une partie de la Suisse, et Anvers enlève à Dunkerque un mouvement appréciable.

Parmi les autres ports belges, *Ostende*, sur la mer du

Nord, est important comme point d'embarquement pour l'Angleterre[1], et de son quai partent les trains rapides

——— Canaux



Voie navigable pour bateaux de plus de 1000 tonnes de chargement

.... d° .... d° .... de 400 à 1000 .... d° ....

BELGIQUE : VOIES NAVIGABLES.

dans diverses directions : vers Bâle et l'Italie par le Saint-Gothard, vers Berlin et Saint-Pétersbourg (Nord-Express), vers Vienne par Francfort (Ostende-Vienne-Express).

D'autres ports se créent ou s'améliorent : *Zeebrügge*[2],

1. D'Ostende à Douvres, 60 milles ; trajet en trois heures 3/4. — (Calais à Douvres, 23 milles ; trajet en une heure 1/4.

2. C'est-à-dire Bruges maritime.

Heyst sur la côte, *Bruges* dans l'intérieur. On exécute même un canal maritime qui doit amener à Bruxelles des navires de 6 mètres de tirant d'eau.

Les capitaux belges, peu empressés dans la création d'entreprises maritimes, trouvent un large emploi en dehors du royaume, et le rôle financier de la Belgique est considérable. La Belgique exploite l'État du Congo, dont son roi est le souverain; elle a des intérêts dans des mines de fer et des charbonnages de Russie, des chemins de fer en Chine et dans la République Argentine. Dans d'autres domaines, ce petit État, dont les traités garantissent la neutralité, a su se faire une place, et la Belgique a été choisie comme siège de divers organismes internationaux : ainsi, le Bureau de la répression de la traite, et l'Union pour la publication des tarifs douaniers.

II. — PAYS-BAS

1. Agriculture. — Les Pays-Bas sont, comme la Belgique, un pays d'agriculture perfectionnée. De même qu'en Angleterre, l'absence de droits protecteurs sur les céréales importées a obligé les cultivateurs à accroître le rendement de leurs terres : il en est résulté une diminution de l'étendue cultivée en blé, et une augmentation de la production par unité de surface.

Le nombre d'hectares de *blé* a diminué de 1/7 depuis 1871, pendant que la production à l'hectare passait de 22 hectolitres à 26 en moyenne. Le blé occupe, avec l'*avoine*, les terres grasses des deux provinces de Hollande et de la Zélande. On cultive l'orge dans la Zélande, la Frise et la province de Groningue. En arrière des polders fertiles, les terres légères et sablonneuses des provinces de Drenthe, d'Over-Ijssel et de Gueldre consacrent au *seigle* la plupart de leurs labours. Le *blé noir* est la céréale des terres pauvres, humides et froides qui bordent la frontière nord-est, c'est-à-dire de la région des tourbières.

La *pomme de terre* est très répandue dans les deux provinces de Hollande, ainsi que les cultures fourragères. Le lin est cultivé dans la Frise, le Brabant et la Zélande;

le *chanvre*, dans la Hollande méridionale; le *tabac*, dans la Gueldre, ainsi qu'entre Nimègue et Utrecht. Une culture dont la Hollande est fière, c'est celle de ses *fleurs;* les tulipes de Haarlem jouissent d'une universelle célébrité.

L'agriculture occupe environ 27 p. 100 de l'étendue des Pays-Bas. La surface improductive n'est guère moindre : elle consiste en marais, tourbières, dunes, superficie à laquelle il convient d'ajouter celle des innombrables cours d'eau et canaux qui sillonnent le pays.

2. Élevage. — Le climat doux et humide, l'abondance de l'eau, favorisent le développement des prairies naturelles. Le bétail dispose en outre de plantes fourragères telles que les navets, carottes et betteraves, bien que dans cette dernière culture on tende à rechercher de plus en plus les variétés sucrières.

L'élevage des *bêtes à cornes*, pour la boucherie et la laiterie, est une des grandes ressources des Pays-Bas. Dans les vingt-cinq dernières années, leur nombre s'est accru de plus de 200 000, et atteint aujourd'hui près de 1 700 000. Les bêtes les plus renommées sont celles des polders des deux provinces de Hollande, qui fournissent à l'exportation des animaux de boucherie et alimentent une industrie laitière des plus actives.

Les Pays-Bas possèdent plus de 900 beurreries, coopératives pour la plupart, avec matériel perfectionné. La production annuelle du *beurre* est de 60 millions de kilogrammes, dont plus du tiers est exporté en Angleterre et en Belgique. Parmi les *fromages*, on distingue deux variétés, celles de Gouda et Edam ; sur les 70 millions de kilogrammes annuellement produits, les trois quarts sont exportés, en Angleterre, en Allemagne et en Belgique principalement. Aux produits ci-dessus, les Pays-Bas joignent, avec l'appoint de graisses des États-Unis, une active fabrication de *margarine*. *Rotterdam* est le principal marché d'Europe pour ce beurre artificiel, dont l'expédition se fait surtout vers l'Angleterre, les Indes hollandaises et l'Afrique du Sud.

Des *moutons*, élevés en vue de la boucherie, se ren-

contrent sur les dunes et dans les terres maigres (la *geest*) situées en arrière des polders. Les *porcs* sont nombreux. La Frise et la Gueldre possèdent des *chevaux* robustes.

3. Industrie. — Les Pays-Bas manquent des matières nécessaires à la grande industrie, c'est-à-dire la houille et le fer. La *houille*, en petites quantités, n'est exploitée que dans le Limbourg, et l'abondance de la *tourbe* dans les provinces du nord-est n'est pas une compensation. Aussi faut-il faire appel à l'étranger pour la consommation, et acheter 5 à 6 millions de tonnes de houille par an, provenant d'Angleterre, de Belgique et d'Allemagne.

La pierre à bâtir étant des plus rares, la *briqueterie*, qui utilise les terres déposées par le Rhin, est une industrie indispensable dans ce pays presque en entier formé d'alluvions. L'industrie *céramique* est avantageusement représentée par les porcelaines de *Delft* et de *Maastricht*. Les pipes de terre de *Gouda* ont une vieille notoriété.

Les industries textiles des Pays-Bas, dont les « toiles de Hollande » furent le produit le plus réputé, souffrent de la rareté de la houille, et ne se maintiennent que difficilement devant la concurrence étrangère. Cependant, la Hollande et le Brabant continuent à produire des toiles, *Leyde* et *Tilbourg* fournissent des draps et des flanelles; *Rotterdam*, des tapis; la province d'Over-Ijssel, des tissus de coton.

Après la laiterie, les autres industries alimentaires sont nombreuses et actives : les produits de la pêche, harengs et anchois, sont utilisés par les fabriques de conserves, et en grande partie exportés; la culture de la pomme de terre a développé dans la province de Groningue l'industrie de la féculerie; des huileries traitent les graines oléagineuses d'importation. Les brasseries, les distilleries, sont nombreuses; ces dernières sont au nombre de plusieurs centaines à *Schiedam*, près Rotterdam où se prépare un genièvre renommé. Le commerce colonial a fait naître des fabriques de cacao, de chocolat, des raffineries de sucre de canne, des fabriques de cigares. La papeterie est une

industrie active, et l'un de ses produits est devenu célèbre sous le nom de « papier de Hollande »,

4. Commerce. — Le commerce extérieur des Pays-Bas dépasse 9 milliards de francs, c'est-à-dire égale à peu près celui de la France. Les Pays-Bas ont en grande partie conservé leur rôle du passé, celui de courtiers, d'intermédiaires. Indépendamment des marchandises qui ne font que traverser le pays en transit, beaucoup d'autres qui y sont importées ne tardent pas à en être réexpédiées après avoir subi plus ou moins de transformations. En examinant les articles du commerce des Pays-Bas, on aura donc surtout à tenir compte, pour chacun d'eux ou peu s'en faut, des différences entre les quantités introduites et les quantités expédiées. Ces différences représentent la satisfaction des besoins du pays.

On voit ainsi que les Pays-Bas importent des grains et farines, des fers et aciers, des fils et tissus, des matières textiles, de la houille, du riz, des graines oléagineuses, du sucre, du bois, des peaux, du pétrole. Leurs exportations consistent surtout en beurre, fromage, margarine, légumes, papier. C'est avec l'Allemagne que les transactions des Pays-Bas sont les plus actives ; l'Allemagne est à la fois leur meilleur client et leur principal fournisseur. Au deuxième rang vient l'Angleterre. Ces deux pays achètent aux Pays-Bas près du double de ce qu'ils leur vendent, et leurs populations industrielles si denses utilisent largement les produits alimentaires du petit État voisin. Par contre, la Belgique, et surtout les États-Unis, la Russie et les colonies hollandaises vendent aux Pays-Bas pour des valeurs bien supérieures à leurs achats.

Comme en Belgique, une grande partie du commerce extérieur se fait par les frontières de terre, principalement par le Rhin. Deux grands ports se partagent la presque totalité du commerce maritime : *Amsterdam*, et surtout *Rotterdam*.

Amsterdam, à l'embouchure de l'Amstel dans le Zuiderzée, a cessé depuis longtemps d'utiliser ce golfe trop

peu profond comme voie d'accès. Le canal de la Hollande Septentrionale, qui va vers le nord jurqu'au Helder, n'a pas tardé, avec ses 5^{m}, 50 de profondeur, à devenir insuffisant. Aussi, en 1876, a-t-on ouvert un canal allant directement à la mer du Nord, où il finit à *Ijmuiden* : c'est le *Canal de la mer du Nord*, long de 27 kilomètres, et dont la profondeur, jusqu'ici de 9 mètres, doit être portée à 10^{m},30. Avec 157 hectares de surface utilisable d'eau pour les navires et 6 kilomètres de quais, Amsterdam est le port national par excellence, celui par lequel entrent et sortent les produits destinés aux Pays-Bas ou exportés par eux. C'est aussi par lui que se font la plupart des relations entre les Pays-Bas et leurs colonies, et Amsterdam tient la première place sur le marché du monde pour les productions des Indes hollandaises : étain, tabac, sucre de canne, cacao, épices.

Rotterdam est situé sur celui des bras du Rhin qu'on appelle Nouvelle Meuse, et qui n'est autre chose, malgré ce nom, que la terminaison du Lek. Longtemps impraticable à la navigation, ce bras a été rétréci, dragué, approfondi, et la marée permet aux navires de 8 mètres de tirant d'eau de monter, par *Hoek van Holland*, à l'entrée de la Nouvelle Meuse, jusqu'à Rotterdam. Le port de Rotterdam dispose, dans ses bassins, d'une surface d'eau de 221 hectares ; les bassins et le fleuve offrent un développement de quais de 30 kilomètres. Rotterdam reçoit les céréales de Roumanie, de Russie et de la République Argentine, le pétrole et les graisses des États-Unis, les cafés du Brésil et de Java, sans cependant occuper pour aucun de ces articles une situation dominante par rapport aux autres grands ports du nord-ouest de l'Europe. Son rôle capital est celui de port de transbordement et d'expédition : une foule de marchandises ne font que le traverser pour passer du navire de mer au chaland ou au wagon de chemin de fer, et c'est le vaste réseau de communications dont Rotterdam dispose, soit par rails, soit par canaux, qui a fait sa fortune et son animation.

C'est la batellerie surtout qui est active, particulièrement vers l'amont. La Nouvelle Meuse, le Lek, le Rhin, le même cours d'eau sous trois noms, ont un mouvement quadruple de celui de la voie ferrée. Des chalands de 1 500 tonnes de chargement[1] remontent sur 560 kilomètres, jusqu'au port badois de Mannheim, où ils apportent les grains et le pétrole; chemin faisant, les minerais de fer sont amenés aux usines de Westphalie auxquelles ne suffisent pas les minerais du pays. Les chalands de 800 tonnes vont jusqu'à Strasbourg. Un service hollandais de voyageurs va jusqu'à Mannheim. Rotterdam doit cependant compter avec la concurrence de *Cologne*, qui reçoit directement de petits navires de mer de la Baltique, de Hambourg, de Brême, de Londres, et même de ports de la Méditerranée.

Les Pays-Bas possèdent deux ports d'embarquement pour les voyageurs à destination de l'Angleterre : *Flessingue* et *Hoek van Holland*[2]. Ce sont, comme Ostende, des points d'aboutissement de services rapides internationaux, partant de Gênes et de Milan, de Vienne, de Berlin et de Hambourg.

La plupart des autres ports ne sont que des ports de pêche.

La marine marchande des Pays-Bas n'a plus la place qu'elle occupa jadis parmi les marines du monde. Son tonnage total dépasse à peine 400 000 tonneaux. Près des 3/4 sont représentés par la flotte des Compagnies de navigation à vapeur qui assurent les communications entre les Pays-Bas et leurs colonies des Indes Orientales et Occidentales, ainsi qu'avec l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud. La plupart de ces services ont leur origine à Amsterdam ; Rotterdam est le point de départ des grands paquebots qui vont à New-York[3].

La puissance financière des Pays-Bas reste considérable ; la fortune privée acquise dans les siècles passés au cours des grandes entreprises commerciales, s'est conservée. Amsterdam

1. C'est le chargement de 150 wagons ordinaires de marchandises ; on s'explique ainsi le bon marché des transports par eau.

2. De Flessingue à Queensborough, 108 milles, trajet en sept heures. Même distance et même durée de trajet de Hoek van Holland à Harwich.

3. Cinq de ces paquebots sont de plus de 10 000 tonneaux de jauge chacun.

est un des plus grands marchés financiers de l'Europe, et sa Bourse opère d'importantes transactions. Les Pays-Bas sont les créanciers de plusieurs grands États européennes.

III. — CONGO BELGE[1]

1. Superficie et population. — L'État du *Congo*, tout en étant neutre et indépendant, n'est guère en fait autre chose qu'une colonie belge. Le roi des Belges en est le souverain, et une convention entre l'État et la Belgique réserve à celle-ci le droit d'annexion éventuelle. L'attribution de ce droit est la conséquence des avances financières que la Belgique a faites à l'État du Congo, et dont elle renonce à exiger le remboursement.

La superficie de l'État du Congo est de 2 382 800 kilomètres carrés, soit 80 fois celle de la Belgique. La population, dans laquelle on ne compte guère plus de 2 500 Européens, la plupart Belges, est évaluée entre 19 et 30 millions d'individus, nègres de race bantou en presque totalité.

2. Caractères généraux. — L'État du Congo tire son nom du grand fleuve qui y possède une partie de ses sources et y accomplit presque tout son parcours jusqu'à l'Atlantique. A l'est, l'État touche aux grands lacs Tanganika et Albert-Édouard, et, par l'adjonction de ce qu'on nomme l' « enclave de Lado », il atteint le lac Albert et la rive gauche du haut Nil blanc.

L'équateur traverse la partie septentrionale de l'État, qui est compris approximativement entre les latitudes de 5° nord et 13° sud. Cette position détermine le climat, nettement équatorial, avec une température chaude dans les régions basses, atténuée sur les plateaux par l'altitude, avec de fortes pluies correspondant au double passage du soleil au zénith. La chaleur et l'humidité entretiennent, dans l'est et le nord-est, une vaste et épaisse

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 125[a]

zone forestière, dont les ramifications se prolongent sur les bords des rivières en forêts-galeries. Ailleurs, le sol de latérite, rouge, argileux et ferrugineux, ne porte qu'une végétation d'herbes, annuellement incendiée par les indigènes.

A ces inconvénients se joignent ceux qui résultent de la topographie. Comme une notable portion du continent africain, l'État du Congo consiste en un plateau qu'une zone montagneuse et une rapide déclivité séparent d'une étroite région côtière ; à l'intérieur même de ce plateau, les accidents de relief ne manquent pas. Il en résulte que le Congo franchit plusieurs chutes et séries de rapides, dont les dernières sont au voisinage de la côte ; aussi ne pouvait-il, à l'état naturel, servir de voie de pénétration vers l'intérieur ; ses affluents ne sont guère moins accidentés.

3. Ressources naturelles. — *a.* **Agriculture.** — L'agriculture des pays du Congo ressemble à celle des savanes et des régions forestières du Soudan occidental, avec moins de soins toutefois.

Le manioc est la plante nourricière par excellence, notamment à l'ouest du Lomami ; après le manioc viennent la banane, le maïs, la patate, l'igname. A ces cultures se joignent, à l'est du Lomami, celles de diverses variétés de millet ; on y trouve aussi le sésame, le tabac, le chanvre, le coton.

L'agriculture est pratiquée de façon extensive, car il n'existe ni labours, ni fumure, ni alternance des cultures. Le grain, attaqué par les insectes et l'humidité, se conserve mal ; aussi une partie est-elle employée, dès la récolte, à la fabrication de diverses sortes de bières.

b. **Élevage.** — L'élevage est gêné, dans une grande partie de la région du Congo, par la mouche *tsé-tsé*, dont la piqûre est mortelle au bœuf ; le bœuf ne se rencontre donc qu'en un petit nombre de districts où il n'est pas en présence de cet ennemi : ainsi, dans le Katanga et le

Manyéma. Le bétail se réduit, la plupart du temps, à quelques chèvres, quelques moutons ; il faut y ajouter, en fait d'animaux domestiques, le poulet et le chien.

La chasse est peu productive : dans la savane, il y a longtemps que les incendies annuels ont anéanti le gibier. Les forêts sont mieux pourvues, et elles abritent des peuples chasseurs, en particulier des tribus de nains, qui sont les pourvoyeurs de viande des agriculteurs de leur voisinage. Les rivières sont poissonneuses, et les riverains consomment le poisson, fumé ou séché. Mais il est bien des régions néanmoins où la nourriture animale fait défaut; c'est pour y suppléer que certaines tribus pratiquent encore l'anthropophagie.

c. **Industrie.** — La présence du *fer* sur un grand nombre de points a fait naître chez divers peuples du Congo une industrie relativement avancée; ils savent traiter le minerai et fabriquer des armes et quelques outils ou objets d'ornement. Il en est de même du *cuivre*, qui se rencontre dans le Katanga. Sur plusieurs rivières naviguent des canots de fabrication indigène. La poterie est une industrie assez répandue, et parfois remarquable.

4. Colonisation. — Le premier besoin de l'État du Congo, tel qu'il fut constitué par l'assentiment des grandes puissances, consistait dans l'amélioration des voies d'accès. En arrière des chutes de son cours inférieur, le Congo est navigable, en effet, sans interruption, jusqu'aux chutes Stanley, soit sur près de 2 000 kilomètres ; son affluent de droite l'Oubangui, son affluent de gauche le Koua, cours final du Kassaï, le sont aussi sur un long parcours. Mais ces routes fluviales restaient sans utilité tant qu'on ne les avait pas rattachées à la section terminale du Congo, et, pour cela, le meilleur moyen consistait dans l'établissement d'un chemin de fer contournant la série des chutes.

Le chemin de fer, non sans difficultés, a été achevé en 1898. Il part de *Matadi*, sur le Congo, à 160 kilomètres en amont de l'embouchure, et, de ce point accessible aux navires de mer, il va rejoindre le fleuve au-dessus des chutes, à *Léopoldville*, sur le Stanley-Pool. Sa longueur

est de 398 kilomètres. A partir de Léopoldville, des vapeurs fluviaux desservent le Congo jusqu'aux chutes Stanley, qu'un autre chemin de fer ne tardera pas à contourner.

L'achèvement du chemin de fer du Congo a été l'acte décisif qui a inauguré l'exploitation des ressources du pays. « Au centre et au sud, les districts de l'Équateur et du Kassaï, pays du caoutchouc ; à l'est et au sud, le large compartiment du haut Congo jusqu'aux chutes Stanley, puis les prairies et les mines du Katanga; enfin, vers le nord, la forêt de l'Arouimi, vaste comme un continent. » (P. Mille.) Tels étaient les pays que la nouvelle ligne ouvrait au commerce.

Le Congo a été défini « un cimetière d'ivoire et une mine de caoutchouc. Une fois « la bouteille débouchée », l'*ivoire*, que les traitants arabes acheminaient jusqu'alors au delà des lacs vers la côte de l'Océan Indien, a pris la route de l'Atlantique, désormais dotée d'une issue. Mais c'est le *caoutchouc* qui est de beaucoup la production la plus abondante du Congo ; il figure pour plus des 4/5 dans le total des exportations. Les noix et l'huile de palme viennent après l'ivoire ; ensuite, le copal. Les Européens ont déjà créé des plantations de cacao et de café, et l'exportation de ces denrées a commencé.

Le siège du gouvernement du Congo est à Bruxelles ; le gouverneur de la colonie, qui y représente le souverain, réside à *Boma*. De puissantes Compagnies, la plupart belges, se sont fondées pour l'exploitation des ressources du pays. Des stations se sont élevées le long du Congo et des principales rivières. Des troupes indigènes commandées par des officiers et sous-officiers belges, et comprenant un effectif de 16000 hommes, assurent la circulation des marchandises et la perception de l'impôt ; ce dernier consiste la plupart du temps dans la livraison d'une quantité déterminée de caoutchouc. Des missions chrétiennes, au nombre de plus de cent, travaillent à l'amélioration morale ainsi quà l'éducation agricole et professionnelle des indigènes.

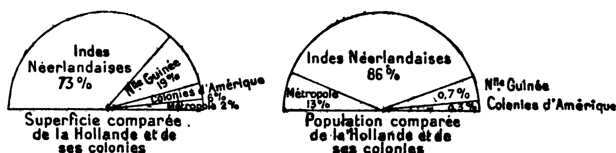
Le commerce extérieur de l'État du Congo, qui n'était encore que de 24 millions de francs en 1895, a dépassé

75 millions, dont 65 avec la Belgique. Il consiste pour plus des 2/3 en exportations ; l'importation comprend surtout des tissus et vêtements, des produits alimentaires, des métaux et des machines.

IV. — COLONIES DES PAYS-BAS

L'empire colonial des Pays-Bas [1] s'étend sur une superficie de plus de 2 millions de kilomètres carrés et renferme près de 38 millions d'habitants. C'est 62 fois l'étendue et plus de 5 fois la population de la métropole.

Cet empire comprend deux subdivisions : 1° en Amérique, la *Guyane hollandaise*, et, parmi les Petites Antilles,



quelques-unes des Iles sous le Vent, dont *Curaçao* est la principale, soit, au total, 130 000 kilomètres carrés avec 145 000 habitants ; 2° les *Indes orientales hollandaises*, qui consistent dans la presque totalité de l'archipel malais. Cette dernière subdivision est de beaucoup la plus importante, avec 1 915 000 kilomètres carrés et 37 millions 3/4 d'habitants.

Indes orientales [2]. — Les Indes orientales sont traversées par l'équateur, qui coupe Sumatra, Bornéo et Célèbes, les plus grandes des îles de l'archipel malais. Elles vont de 6° de latitude nord à 11° de latitude sud, formant un immense archipel dont l'extension de l'ouest à l'est, de la pointe nord-ouest de Sumatra à la Nouvelle-

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 101, carton 1.
2. *Ibid.*, carte 100, carton 3.

Guinée non comprise, équivaut à la distance qu'il y a en Europe de la Bretagne à la Caspienne.

Ces îles sont montagneuses, et pour la plupart volcaniques ; celles de l'ouest reposent sur un socle sous-marin peu profond qui, vers le nord-ouest, les relie au continent asiatique, tandis que sur la face opposée, l'Océan Indien se creuse par une rapide déclivité. Les Indes hollandaises occupent donc une partie disloquée de l'écorce terrestre, et ainsi s'expliquent des sinistres comme l'éruption du Krakatoa (1883).

De la position au voisinage de l'équateur et du caractère insulaire dérive le climat des Indes orientales, climat chaud et humide, sans grandes variations dans le cours de la journée ou de l'année. Aussi en résulte-t-il une vigueur et une variété remarquables de la végétation tropicale. Plus de $4^{m},50$ de pluie tombent annuellement à *Buitenzorg*, dans l'île de Java, où un jardin botanique universellement célèbre rassemble tous les types de cette exubérante végétation.

L'archipel malais tire son nom de la race qui y domine numériquement, et qui s'y subdivise, suivant le degré de civilisation, le genre de vie et le milieu, en un grand nombre de variétés : il est des Malais civilisés, parlant le hollandais, pendant que d'autres, dans les forêts, vivent des hasards de la chasse.

Agriculture. — Le sol des îles malaises, souvent fait de matériaux volcaniques, parfois d'alluvions, est d'une réelle fécondité, sous l'action du soleil et de l'eau, et la diversité du relief permet aux zones de culture de s'y étager. L'agriculture, ainsi favorisée par les conditions naturelles, est en outre une occupation vitale pour des îles populeuses comme l'est *Java*, où près de 29 millions d'habitants vivent sur une étendue inférieure au quart de la France.

Le *riz*, comme dans toute l'Asie orientale, est la culture nourricière par excellence ; les rizières occupent les plaines marécageuses ou arrosées et s'étendent même en

terrasses sur les pentes des montagnes[1]. Le riz occupe à lui seul prés de 1/6 de l'étendue de Java. La population indigène se nourrit en outre de patates, de légumes divers, de sagou, de fruits extrêmement variés, de maïs, d'arachides.

D'autres cultures répondent moins à des besoins de l'alimentation qu'aux conditions du marché universel. Telles sont le café, le sucre, le thé, le tabac, l'indigo.

Ces cultures avaient été, à partir de 1830, monopolisées par l'administration hollandaise, qui les imposait aux indigènes sur une étendue déterminée de leurs terres, en centralisait les récoltes et en fixait le prix d'achat. La différence entre le prix d'achat et le prix de vente valut au Trésor des Pays-Bas des bénéfices énormes, mais quand le marché fut envahi par des produits similaires venus d'ailleurs, les cours fléchirent et il fallut renoncer au système des cultures forcées et du monopole, qui n'existe plus de nos jours que pour le café.

Le *café* a été longtemps la culture coloniale la plus prospère des Indes hollandaises ; mais elle a été éprouvée par la maladie des arbustes, et par la concurrence du Brésil. C'est alors qu'est intervenu cet organisme qui rend tant de services à la colonie, le jardin botanique de Buitenzorg : par des essais méthodiques, on a combattu la maladie, amélioré les plants, recherché les meilleures conditions de culture, introduit des espèces étrangères, telles que le café de Libéria, de sorte que les quantités de café récoltées sont redevenues à peu près celles de jadis.

La production du *sucre*, éprouvée par la concurrence du sucre de betterave, a repris, et atteint près de 900 000 tonnes par an. Le *thé*, en progrès, donne une récolte annuelle de plus de 10 millions de kilogrammes. Le *tabac*, culture véritablement prospère à Java, Sumatra et Bornéo, avec les plantations immenses de Déli dans la deuxième de ces îles, fournit par an plus de 50 000 tonnes de feuilles, quantité qui n'est dépassée, en dehors de

1. De là la distinction entre la *sawa*, rizière humide, et le *tegal*, rizière sèche.

l'Europe, qu'aux États-Unis. L'*indigo*, qui doit lutter avec l'indigo artificiel, n'a plus l'importance d'autrefois. Il en est de même des *épices*, qui firent autrefois la réputation de l'archipel, causèrent tant de convoitises internationales et édifièrent tant de fortunes: Sumatra fournit cependant à elle seule plus de la moitié du poivre consommé dans le monde. Le *quinquina*, importé de l'Amérique du Sud, où il a presque disparu, s'est bien acclimaté, et Java est aujourd'hui le principal fournisseur de cet utile produit.

Au-dessus de 1 400 mètres d'altitude, les cultures se réduisent à peu près au tabac, au ricin, à la pomme de terre et aux légumes d'Europe. A partir de 2000 mètres, la forêt vierge règne sans partage.

Aux altitudes plus basses, elle a été, principalement à Java, détruite ou éclaircie pour faire place aux cultures alimentaires. Mais dans les autres îles, elle occupe des étendues considérables. La forêt est riche en bois utiles ou précieux, ébène, tek, acajou, santal, les palmiers et les bambous aux multiples usages y abondent, et on y exploite la *gutta-percha*.

Élevage. — L'*élevage* est peu pratiqué aux Indes hollandaises, si ce n'est pour les besoins de la culture du riz, dont le buffle est l'auxiliaire. On compte ainsi 2 millions et demi de buffles, à peu près autant de bœufs, utilisés pour les transports, et un peu plus de 400 000 chevaux.

La *pêche*, active sur les côtes et au bord des rivières, suffit aux besoins des populations. Elle fournit en outre un article d'exportation en Chine, le *trépang*, et la capture de cette holothurie, ainsi que son commerce, ont développé chez diverses tribus malaises de grandes aptitudes maritimes.

Mines. — Les gisements d'*étain* de la presqu'île de Malacca se poursuivent dans l'archipel malais, où les îles de Riouw, Bangka et Blitong en fournissent environ 15 000 tonnes par an. Il existe de la *houille* à Sumatra, à Java et dans le nord de Borneo, mais l'exploitation ne suffit pas à la consommation, pourtant assez limitée, et

n'empêche pas l'entrée de charbons anglais. Par contre, le *pétrole* est abondant à Java, qui en produit plus de 9 millions d'hectolitres par an.

Commerce. — Le commerce extérieur des Indes hollandaises dépasse un milliard de francs. Les colonies exportent du sucre de canne, du tabac, du café, de l'étain, du coprah, du pétrole, du quinquina, du poivre, du thé, de la gomme, de la gutta-percha, du riz. A part le riz, destiné pour une moitié à la Chine, les 4/5 de ces exportations se font vers la métropole. L'importation, de valeur très inférieure à celle de l'exportation, consiste dans les produits nécessaires à un pays où l'industrie est peu développée : tissus de coton et de laine, fers et machines ; en outre pour les besoins de l'alimentation, du riz, et du poisson salé. ***Batavia***, avec son anexe de ***Tanjonk-Priok***, et ***Sourabaya***, sont les principaux ports par lesquels se fait ce commerce.

Colonisation. — Avec leur climat tropical, les Indes orientales ne sauraient être pour les Pays-Bas qu'une colonie d'exploitation. Pour administrer, garder et exploiter sur place ce domaine colonial peuplé de plus 37 millions d'hommes, il n'y a que 72 000 Hollandais, fonctionnaires, militaires et colons. Les Pays-Bas y parviennent à peu près par les mêmes méthodes et grâce aux mêmes circonstances que les Anglais dans l'Inde : ils associent l'indigène à l'administration, laissent subsister de petits États indigènes auprès desquels ils entretiennent des résidents ; sur les 37 000 hommes de troupes de l'armée des Indes, les 2/3 sont indigènes ; enfin, entre les nombreuses subdivisions de la population des îles malaises, il ne saurait être question de solidarité nationale : à Java même, d'étendue pourtant si limitée, il y a en réalité trois peuples différents bien que de même race, les *Javanais*, les *Soundanais*, les *Madourais*. Les musulmans, nombreux dans l'archipel, ne sont nullement fanatiques.

C'est *Java*, avec son annexe *Madoura*, qui est le centre et la plus précieuse partie des Indes orientales, avec moins de 7 p. 100 de leur superficie totale, mais plus des 3/4 de

leur population. Le reste est qualifié de « possessions extérieures ». Java renferme les grands centres populeux de l'archipel : *Batavia* (116 000 habitants), siège du gouvernement général, *Sourabaya* (147 000), port de guerre et de commerce, *Sourakarta* (109 000), port de la côte méridionale. L'île est desservie par un réseau de chemins de fer de 2 100 kilomètres, et elle possède de bonnes routes.

Comme dans l'Inde, l'Européen vit dans des quartiers spéciaux, dans des habitations élégantes, confortables, enfouies dans la verdure. Néanmoins, même durant la meilleure saison, il y souffre de la chaleur ; aussi chaque année, y a-t-il un exode partiel vers les stations de plateaux plus fraîches, à 500 mètres d'altitude et au-dessus*. Bien que la mortalité soit inférieure à la natalité, le Hollandais ne s'établit pas à demeure ; son aspiration est de revenir après fortune faite dans la métropole.

Entre les Européens et les indigènes, il existe d'autres éléments de population : plus de 500 000 Chinois, 27 000 Arabes, et plusieurs milliers d'autres Asiatiques, parmi lesquels des Japonais. La question chinoise ne laisse pas que d'être préoccupante, car le Chinois de Java se fixe à demeure, fonde une famille, acquiert des terres et des immeubles, exploite l'indigène et fait concurrence à l'Européen.

En dehors de Java, la colonisation est, malgré le temps

---

* **Une habitation de colon hollandais à la campagne.** — « La maison n'a jamais apparence de palais ; elle est faite de briques ou de bois, couverte de tuiles ou de chaume... Tout le luxe est dans l'intérieur, toute la splendeur est dans le jardin. Pas de serre, naturellement, mais une nature exubérante : l'aréquier jaillit par touffes et lance à dix mètres en l'air au bout de sa lance d'argent le panache de son bouquet ; la fougère arborescente déploie ses hampes royales et ses crosses impatientes de l'enveloppe ; le datura laisse pendre les calices de ses cloches ; l'hibiscus étale sur son feuillage sombre les étoiles rouges de ses fleurs. C'est d'une magnificence et d'une somptuosité qui font qu'on cherche autour de soi la résidence princière digne de ces merveilles. »

(J. Chailley. *Java et ses habitants*. Paris, Colin, 2e éd., 1901, p. 50.)

écoulé, assez peu avancée. La soumission de Sumatra n'a été complétée qu'au prix des coûteuses guerres contre les Atchinois, et il n'y a pas longtemps que l'île s'est ouverte aux cultures riches et perfectionnées de Java. La colonisation de Bornéo se limite au littoral. Les Moluques, pays classique des épices, n'ont plus leur valeur d'autrefois, et la portion hollandaise de la Nouvelle-Guinée commence seulement à être géographiquement reconnue. Il y a donc encore, pour la colonisation hollandaise, beaucoup à faire ; ce qui a été fait jusqu'ici est remarquable, et mérite l'attention de tous ceux qu'intéressent les problèmes coloniaux.

REVISION

BELGIQUE ET PAYS-BAS

I. **Belgique**. — Superficie, moins de 29 500 kilomètres carrés. Population, près de 7 millions d'habitants (227 au kilomètre carré). La Belgique possède dans ses plaines de riches terres agricoles, mais son activité réside surtout dans l'exploitation des mines et l'industrie. Ses bassins des vallées de la Sambre et de la Meuse donnent 23 millions de tonnes de *houille* par an. La houille alimente la métallurgie de *Liége*, les verreries de la région de Mons. L'industrie textile travaille la laine à *Verviers*, le coton à *Gand*. *Bruxelles*, la capitale, fabrique des dentelles et résume les industries diverses du pays.

Le commerce extérieur de la Belgique dépasse 5 milliards. Le commerce maritime se fait surtout par le port d'*Anvers*, sur l'Escaut ; *Ostende* assure des communications pour voyageurs entre le continent et l'Angleterre.

II. **Pays-Bas**. — Superficie, 33 000 kilomètres carrés. Population, 5 100 000 habitants (167 au kilomètre carré). La Hollande, qui donne souvent son nom au pays entier, est la partie agricole la plus riche. L'agriculture et surtout l'élevage sont les occupations dominantes du pays, qui ne renferme que peu de houille ou de métaux. Beurres, fromages, margarine, sont les produits principaux à l'exportation.

Par leur position aux embouchures du Rhin et de la Meuse, entre les grands pays industriels de l'Allemagne et de l'Angleterre, les Pays-Bas font un commerce extérieur de plus de 9 milliards. *Rotterdam* et *Amsterdam* sont les principaux ports du commerce, dans lequel les échanges avec les colonies hollandaises tiennent une grande place.

III. **État du Congo.** — L'État du Congo (2 382 000 kilomètres carrés ; de 19 à 30 millions d'habitants) a pour souverain le roi des Belges et n'est guère autre chose, en réalité, qu'une colonie de la Belgique, avec laquelle il fait presque tout son commerce La construction du chemin de fer du Congo a rendu accessible un immense réseau fluvial et permis d'exporter le caoutchouc et l'ivoire, principaux produits de l'État.

IV. **Colonies hollandaises.** — A part la Guyane hollandaise et quelques-unes des Petites Antilles, le domaine colonial des Pays-Bas est tout entier dans l'archipel malais, qui leur appartient presque en entier (1 915 000 kilomètres carrés et 37 millions 3/4 d'habitants). *Java* est la plus précieuse de ces possessions, avec *Batavia*, siège du gouvernement, et plus des 3/4 de la population. Les Indes hollandaises ont de belles cultures coloniales (sucre, tabac, café, quinquina, poivre, thé), renferment de l'étain et du pétrole, produisent des épices, de la gutta-percha des bois précieux. C'est une possession de haute valeur, habilement exploitée.

IV. — ALLEMAGNE

1. Superficie et population. — L'Empire allemand s'étend sur une superficie de 540 743 kilomètres carrés, sur laquelle vivaient, au 1er décembre 1905, 60 605 183 individus, soit 112 au kilomètre carré[1]. Dans ce total, le royaume de Prusse figure pour 348 658 kilomètres carrés et 37 278 820 habitants, soit pour 64 p. 100 de la supeficie et 61 p.100 de la population.

En 1871, au lendemain de sa fondation, l'Empire allemand ne renfermait encore que 41 058 792 habitants (76 au kilomètre carré). Depuis lors, l'accroissement à été de 41,5 p. 100. Le seul royaume de Prusse se trouve renfermer aujourd'hui une population presque égale à celle de la France. Cet accroissement de la population est une des conséquences du développement industriel et commercial de l'Empire ; il provient en outre d'une forte natalité, qui excède annuellement de 800 000 à 900 000 têtes la mortalité, et du ralentissement de l'émigration à l'étranger.

2. Grandes divisions[2]. — La configuration du sol allemand, considéré des Alpes à la mer du Nord et à la Baltique, est relativement simple. Dans son ensemble, l'Allemagne représente le talus septentrional des Alpes centrales, auquel fait suite une large plaine. Entre ce talus et cette plaine se dresse une longue série de groupes montagneux, les *montagnes de l'Allemagne centrale*, qui vont du massif rhénan, à l'ouest, jusqu'à la Haute-Silésie, à l'est, sur 1 100 kilomètres de développement, projetant des promontoires élevés dans la plaine, ou entamées elles-mêmes par des golfes de plaine, des

1. France, 536 408 kilomètres carrés, 38 961 945 habitants (72 au kilomètre carré).

2. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, cartes 94-95 et 97e-97f.

bassins et des fossés relativement déprimés; enfin, dans l'ouest, percées entièrement par la vallée du Rhin, qui forme trait d'union entre le sud-ouest et le nord-ouest de l'Empire.

Les montagnes du Centre séparent l'Allemagne en deux parties, de relief et d'aspect très différents : au sud prédominent, notamment en Bavière, des *plateaux*, dont l'altitude ne descend au-dessous de 260 mètres que dans quelques vallées, telles que celle du Danube ; la plaine occupe beaucoup moins d'étendue, mais acquiert une valeur exceptionnelle, par sa position et sa richesse, dans l'intervalle de la Forêt-Noire et des Vosges, sur le Rhin ; c'est la plaine badoise et alsacienne ; une forme intermédiaire entre le plateau et la plaine, ce sont les petits bassins étagés sur le parcours du Neckar dans le Württemberg, ainsi qu'entre les étranglements successifs de la vallée du Danube.

Au nord des montagnes du Centre, c'est la *plaine* qui règne, à peu près sans exception. Large de 190 à 450 kilomètres entre les montagnes et la mer, elle s'allonge sur plus de 1 500, prolongeant la plaine russe vers l'ouest jusqu'aux bouches du Rhin. Sa monotonie est cependant interrompue par une double série de croupes qui se rapprochent les unes des autres vers l'ouest, et dont celle du nord porte une foule de petits lacs. Le massif du Harz y représente en outre un fragment isolé des montagnes du Centre, de sorte que, dans le détail, l'Allemagne du Nord n'est pas dépourvue de diversité. De grands fleuves, la Vistule, l'Oder, l'Elbe, la Weser, l'arrosent, établissant une jonction entre la mer et la région montagneuse du Centre, tandis que, plus à l'ouest, la vallée du Rhin conduit jusque dans l'extrême sud.

En raison de son altitude moyenne supérieure, on appelle *haute Allemagne* la portion méridionale de l'Empire, pendant que l'Allemagne du Nord est la *basse Allemagne*. La barrière des montagnes du Centre, qui sépare ces deux subdivisions, sépare de même approximativement les dialectes haut-allemands au sud d'avec les

dialectes bas-allemands au nord[1]; avant l'établissement d'une législation uniforme en 1900, elle a séparé les pays de droit souabe, au sud, d'avec ceux de droit saxon, au nord. Dans la géographie politique actuelle, les montagnes du Centre constituent, sur 750 kilomètres de parcours, une frontière, laissant au sud l'empire d'Autriche et le royaume de Bavière; ce n'est que dans l'ouest, qu'à la faveur de brèches, et grâce au Rhin ainsi qu'au Main inférieur, qu'on voit un État situé de part et d'autre de la zone de séparation, le grand-duché de Hesse.

C'est également dans l'ouest, à la faveur de la vallée du Rhin, que se firent les premières tentatives d'union entre peuples du nord et peuples du sud. Les Francs, dont le dialecte était intermédiaire entre le haut et le bas-allemand y dominèrent pendant quatre siècles; Mayence fut la métropole ecclésiastique de l'Allemagne du moyen âge; c'est à Francfort qu'on élut et qu'on couronna les empereurs allemands; de nombreuses diètes se tinrent dans les villes du Rhin. C'est enfin la prise de possession du Rhin par l'Allemagne, et l'annexion de l'Alsace-Lorraine par ses armées coalisées, qui ont fait l'unité de l'Allemagne impériale de nos jours.

Avec le progrès des communications, la vallée du Rhin a vu encore grandir son rôle de trait d'union[2], et par elle passe un énorme courant de circulation entre la Belgique et les Pays-Bas d'une part, la Suisse et l'Italie de l'autre. Les mêmes progrès ont eu partiellement raison du grand obstacle montagneux inséré entre le nord et le sud : il existe des relations rapides de Berlin à Stuttgart et à Munich, auxquelles font suite celles qu'ouvrent les voies ferrées du Saint-Gothard et du Brenner. Enfin, les montagnes du Centre, un des plus anciens ridements du sol européen, ont acquis dans l'industrie moderne une importance capitale : elles possèdent ou avoisinent les grands gisements de houille, de métaux et de sel qui font de l'Allemagne une des premières

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 98, carton 3.

2. 42 p. 100 des habitants du grand-duché de Bade sont originaires d'autres États de l'Empire.

puissances industrielles du monde, et ont si profondément modifié le caractère traditionnel de ses occupations et la répartition des habitants.

3. Climat. — Comprise entre 47° et 56° de latitude, l'Allemagne est située dans la partie septentrionale de la zone tempérée. Cette extension sur 9 degrés de latitude suffirait à provoquer des différences sensibles dans le climat de ses diverses parties, si ces différences n'étaient atténuées par la distribution du relief : dans le sud, en effet, l'avantage d'une latitude moindre est annulé par une altitude supérieure, tandis que le nord est moins élevé au-dessus du niveau de la mer : aussi les moyennes des températures annuelles, en laissant de côté les stations de montagnes, ne diffèrent-elles guère que de 5° entre les localités de l'Empire, et sont comprises entre 10°,5, à Mannheim, et 5°,7 à Marggrabowa (Prusse orientale). Il y a plus : l'hiver est plus froid à Münich et à Augsbourg qu'à Berlin, Hambourg et Brême.

En été, les contrastes s'atténuent, les températures sont plus uniformes. Les plus élevées s'observent dans la vallée du Rhin, où la moyenne de juillet dépasse 19° à Fribourg, à Karlsruhe, à Francfort, dans les bassins du Württemberg, et ainsi s'expliquent les cultures de vigne et de fruits de ces pays. D'autres localités à étés chauds sont Berlin, Magdebourg, et surtout Iéna, où l'on a vu le thermomètre monter jusqu'à 39°,9. Les étés les plus frais sont ceux de la mer du Nord, où la moyenne de juillet reste inférieure à 17° à Helgoland, à Borkum, à Wilhelmshaven.

Le littoral de la mer du Nord et le nord-ouest de l'Allemagne sont beaucoup plus soumis à l'influence océanique que les bords de la Baltique, de sorte que la partie orientale de l'Empire participe déjà au climat continental de la Russie : les étés y sont à peu près aussi chauds que dans l'ouest, mais l'hiver y est bien plus rigoureux; tandis que la côte de la mer du Nord a « un hiver presque tropical », il règne sur les croupes lacustres de Prusse Orientale des froids égaux à ceux qu'on enregistre au sommet du Brocken (1 141 mètres) dans le Harz.

La pluie tombe en quantités généralement modérées, avec maximum en été. Les parties les plus arrosées sont, comme ailleurs, celles dont le relief est le plus élevé, comme les pentes méridionales de la Forêt-Noire, le Harz, les montagnes du Centre, la Haute-Bavière aux approches des Alpes, avec des chutes de pluie de plus d'un mètre et $1^{m},50$ par an. La plaine du nord est beaucoup moins humide; la quantité de pluie recueillie s'y tient le plus souvent entre $0^{m},50$ et $0^{m},60$.

Les pluies d'été verdissent les prairies et les forêts, alimentent les sources. En général, les pluies sont peu continues, fines, réparties en un grand nombre de jours : 166 à Berlin, 171 à Münich. Aussi y a-t-il relativement peu d'inondations graves en Allemagne, ce à quoi contribuent d'ailleurs la grande étendue et le bon entretien des forêts ; les crues dangereuses proviennent de causes temporaires, comme des orages, des fontes subites de neiges, des débâcles. Les mauvaises récoltes sont dues soit à un excès d'humidité en été, soit à des pluies qui, tombant immédiatement avant les froids, au lieu de neige, se congèlent et anéantissent les semailles d'automne.

L'Allemagne est sous l'influence des dépressions barométriques venant de l'Atlantique; aussi y voit-on prédominer les vents d'ouest et de sud-ouest. Ces vents acquièrent toute leur intensité dans la plaine du nord, où rien ne contrarie leur marche, et c'est ainsi que, sur l'Elbe inférieure, la vitesse du vent est deux fois et demie plus grande qu'au pied des Alpes. Le vent actionne, dans la plaine du nord, les nombreux moulins qui, de même que dans les Pays-Bas, sont un des détails familiers du paysage ; il y fournit une force qu'on demande ailleurs à l'eau ; il y est en outre plus durable, tandis qu'il souffle par saccades dans les montagnes du Centre ou sur les plateaux du sud.

Bien d'autres facteurs du climat sont à considérer, si l'on veut, la nature du sol étant la même, se rendre compte des différences de cultures et de productions. C'est la longueur des périodes annuelles de chaleur et de froid, la valeur des températures extrêmes, la répartition des pluies, la durée de l'insola-

tion, l'exposition. L'Allemagne n'a pas de ces régions exceptionnelles comme la vallée inférieure du Rhône en France, le Tirol méridional en Autriche, le littoral du sud de la Crimée en Russie. Cependant, il est des régions privilégiées par rapport à leurs voisines : outre la plaine rhénane du sud-ouest, les bords du lac de Constance, les bassins des bords du Neckar, les bords de l'Elbe en aval de Dresde. Le centre de la Thuringe, autour d'Erfurt, se signale par des cultures riches et variées : ainsi, les cultures de choux-fleurs, d'asperges, de haricots, d'arbres fruitiers, de fleurs, tranchent avec le peu de diversité des cultures avoisinantes. C'est l'expression d'un climat relativement favorisé.

I. — AGRICULTURE

Le sol allemand, dans son ensemble, est assez ingrat ; une bonne part de ses récoltes actuelles est due à des soins de longue durée, et à l'emploi de méthodes perfectionnées de culture. Les forêts, qui couvrent encore plus du quart de l'étendue de l'Empire, et qui furent autrefois beaucoup plus vastes, sont, pour la plupart des terrains qu'elles occupent, la seule culture possible ou vraiment rémunératrice.

Le cailloutis des régions morainiques des Alpes, celui des pays que recouvrit dans le nord l'ancienne extension des glaciers scandinaves, les granites de la Forêt-Noire, du Bayrischer Wald et du Fichtelgebirge, les arides calcaires jurassiques de la Souabe et de la Franconie, les sables des environs de Nuremberg et ceux de la plaine du nord, les schistes du massif rhénan, les roches volcaniques dures de l'Eifel, du Vogelsberg, de la Rhön, les marais qui accompagnent les grands fleuves du nord, les tourbières du nord-ouest, ce sont là des variétés de sols que le travail de l'homme n'a pu qu'incomplètement améliorer. Si l'Allemagne s'est bien modifiée depuis le sombre tableau qu'en trace la « Germanie » de Tacite, il faut convenir qu'elle n'offre qu'exceptionnellement et sur d'étroits espaces des terres fécondes et des pays de vie facile : là où ceux-ci se présentent, des appellations comme *Goldene Aue*, *Güldner Boden*, c'est-à-dire plaine d'or, sol d'or, témoignent, par leur exagération, de la rareté de pays de cette nature, tandis que les proverbes dédaigneux racontent d'une génération à l'autre la pauvreté de la lande de Lunebourg et la stérilité du Brandebourg, « sablière de l'Empire. »

C'est avec l'appoint de ces sols médiocres que l'Allemagne consacre à l'agriculture un peu plus de 48 p. 100 de sa superficie, mais l'agriculture n'occupe et ne fait vivre que le tiers de ses habitants, conséquence de l'évolution qui a entraîné de plus en plus l'Allemagne dans la voie du développement industriel[1]. Les 3/4 de l'étendue cultivée appartiennent aux cultures alimentaires ; le reste est partagé entre les prairies artificielles, les cultures industrielles, la vigne et les arbres fruitiers. Tandis que les prairies naturelles et les forêts ont leur plus grande extension dans les régions fraîches et humides, l'agriculture s'est emparée des pays de climat plus sec et plus chaud, tels que les pays de climat continental de l'Allemagne orientale, sans parler, bien entendu, des terres riches qui lui revenaient naturellement, terres grasses de la Börde (au nord du Harz), vallée inférieure du Main, plaine badoise et alsacienne[2].

1. Cultures alimentaires. — La principale des céréales cultivées en Allemagne est le *seigle*, qui occupe plus de 9 millions d'hectares, principalement en Brandebourg, en Bavière, dans les provinces de Posen, de Silésie, de Hanovre, de Saxe prussienne, de Prusse orientale et occidentale et en Prusse rhénane. L'Allemagne exporte du seigle dans les États Scandinaves, aux Pays-Bas et en Suisse, mais elle en importe bien davantage de Russie. Après le seigle vient le *blé*, cultivé en Bavière, Silésie et Saxe prussienne, sur un peu moins de 2 millions d'hectares ; la récolte ne couvre que les 2/3 de la consommation ; le surplus vient des États-Unis, de Russie, de la République Argentine et de Roumanie.

L'*avoine*, par contre, cultivée dans les mêmes régions que le blé, et de plus en Poméranie, suffit presque entièrement à la consommation. Les mêmes provinces qui

1. En 1816, 78 p. 100 des habitants du royaume de Prusse vivaient de l'agriculture ; en 1895, 35 p. 100 seulement.

2. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 98, carton 1.

cultivent le blé fournissent aussi l'*orge*, dont l'emploi dans la brasserie fait une culture rémunératrice; la récolte est cependant inférieure aux besoins, et l'on fait appel, pour le surplus, à l'Autriche-Hongrie et à la Russie [1].

La *pomme de terre* réussit à merveille dans les terres pauvres et sablonneuses de la plaine du nord, auxquelles elle a donné une valeur dont elles étaient, avant l'introduction de cette culture à la fin du XVIIIe siècle, à peu près dépourvues. L'Allemagne est aujourd'hui le premier pays du monde pour la culture de la pomme de terre, elle lui consacre plus de 3 millions 1/4 d'hectares, dont la récolte dépasse 40 millions de tonnes. La pomme de terre remplace jusqu'à un certain point le pain, que l'Allemand ne consomme qu'en assez faible quantité; aussi la voit-on cultivée, en dehors des terres pauvres, dans les régions fertiles mais presque surpeuplées de la plaine rhénane. Dans l'est de l'Empire, où des raisons de ce genre n'existent pas, l'excédent de la récolte est utilisé dans des distilleries, et les 9/10 de l'*alcool* que produit l'Allemagne sont extraits de la pomme de terre; après la Russie, l'Allemagne est la première productrice d'alcool dans le monde. La pomme de terre est ainsi à la fois une culture alimentaire et une culture industrielle.

2. Cultures industrielles. — La culture de la *betterave* a pris en Allemagne une très grande importance. Culture exigeante, à qui il faut des sols riches et profondément travaillés, elle occupe plus de 420 000 hectares; on la trouve surtout entre Brunswick et Leipzig, dans la Saxe prussienne, à laquelle les inépuisables gisements de potasse de Stassfurt permettent l'incessant entretien de la fertilité des terres, en Silésie, dans la vallée et le delta de la Vistule, dans la plaine inférieure du Rhin en aval de Cologne, et sur la moyenne Oder. La récolte annuelle

1. L'Allemagne importe annuellement pour 750 millions de francs de céréales. C'est la principale de ses importations.

dépasse 12 millions de tonnes, dont on extrait 1 400 000 tonnes de sucre raffiné, production que n'égale aucun autre pays.

La culture porte sur des variétés de plus en plus riches : pour produire 1 kilogramme de sucre, il fallait 7^{kg},37 de betterave en 1899 ; 6^{kg},96 seulement en 1904. La betterave prépare le sol pour d'autres cultures, et les résidus de la fabrication du sucre servent à l'engraissement du bétail. Mais la production excède de beaucoup les besoins de la consommation intérieure ; aussi l'Allemagne doit-elle lutter avec les autres États producteurs de sucre pour approvisionner les pays de grande consommation, tels que l'Angleterre et les États-Unis. Elle le faisait, comme ceux-ci, à l'aide de primes d'exportation, jusqu'à ce que la conférence internationale de Bruxelles en 1902 ait supprimé ces primes ; un de leurs résultats, et non le moins paradoxal, était celui-ci, c'est que l'Anglais et l'Américain payaient le sucre moins cher que l'habitant des pays de production et en consommaient davantage.

C'est dans la Saxe prussienne que se trouvent les plus grandes raffineries de sucre, à *Magdebourg*, à *Halle*. La plus vaste est à *Tangermünde*, elle occupe plus de 2 000 ouvriers et produit plus de 300 000 tonnes de sucre par an. C'est, dans cette spécialité, le plus grand établissement qu'il y ait en Europe.

La culture du *tabac*, qui est libre en Allemagne, s'étend sur près de 16 000 hectares, près de Nuremberg, le long du Neckar, dans le Palatinat, en Alsace, près de Cologne et en Poméranie. Aux tabacs récoltés dans le pays, l'importation ajoute près de 60 000 tonnes de tabacs étrangers, et ce commerce vaut à Brême et à Hambourg d'actives transactions. La fabrication des cigares y est très répandue et occupe un grand nombre d'ouvriers, qui peuvent travailler au logis tant le matériel nécessaire à cette industrie est simple et peu coûteux.

Le *houblon*, qui trouve son emploi dans la brasserie, est cultivé principalement en Bavière, de Nuremberg et de Bamberg jusque vers Münich : en outre, en Alsace, dans le grand-duché de Bade et en Württemberg. L'Allemagne en récolte 22 000 tonnes, plus que n'en exigent ses bras-

series, et en exporte au dehors, ce qui ne l'empêche pas d'acheter certaines variétés de houblon d'Autriche, de Bohême particulièrement. La bière, « boisson nationale,» est l'objet d'une production qui atteint 70 millions d'hectolitres par an. La Bavière en fournit un peu plus du quart, provenant de ses célèbres brasseries de Münich, de Nuremberg, de Kulmbach ; dans l'Allemagne du Nord, Berlin et Dortmund sont également des centres actifs de brasserie, et, en Alsace, Strasbourg.

La consommation de la bière est de 117 litres par tête et par an pour l'ensemble de l'Allemagne ; en Bavière, elle atteint 271 litres ; elle monte à 566 litres à Münich. Dans cette dernière ville, la seule brasserie du Hofbräuhaus a débité 1 000 hectolitres sur place dans la première semaine du mois de mai 1898.

Il y a longtemps que la culture du *lin* et celle du *chanvre* ne suffisent plus aux besoins de l'industrie allemande. Le surplus est fourni : pour le lin, par l'Autriche et la Russie ; pour le chanvre, par l'Italie, l'Autriche et la Russie. L'Allemagne achète plus de 40 000 tonnes de chacun de ces textiles.

3. Cultures fruitières et maraîchères. — La *vigne* atteint en Allemagne sa limite septentrionale. Elle y occupe 120 000 hectares et donne des récoltes qui, suivant que les années sont plus ou moins favorables, vont de 2 1/2 à 7 millions d'hectolitres.

La vigne n'a commencé à être cultivée en Allemagne que sous l'empire romain; elle s'y installa sur les coteaux de la rive gauche du Rhin. Elle franchit ce fleuve au VII[e] siècle, et, à partir du VIII[e], elle gagna du terrain au fur et à mesure de l'évangélisation du pays. La vigne en effet devait fournir le vin indispensable à la célébration de la messe, ce qui fit qu'on la cultiva dans des conditions souvent précaires; les moines du couvent de Fulda (Hesse) furent parmi ses plus actifs propagateurs, et elle se répandit ainsi en Thuringe, en Saxe et jusqu'en Basse-Silésie, où on la trouve encore. Dans le sud, elle s'étendit au X[e] siècle jusqu'au lac de Constance, au Danube et à la Basse-Bavière. Jusqu'au XV[e] siècle, le vin fut la boisson nationale en

Bavière, mais alors la culture de la vigne se réduisit, à cause de l'importation de vins étrangers, plus appréciés ; finalement, la bière devint d'un usage général.

Il y a, en Allemagne, deux sortes de vignobles : ceux qui, comme en Thuringe, en Saxe, à Grünberg (Silésie), sont en quelque sorte un legs du passé historique, et ceux qui, sur de plus grandes étendues, trouvent des conditions de climat meilleures et ont une importance réelle dans la consommation. Les premiers sont l'objet de multiples railleries ; les autres donnent des produits souvent très estimés.

Les vins les plus renommés sont ceux qu'on récolte, le long du Rhin, sur les coteaux argilo-ferrugineux du *Rheingau*, entre Mayence et Bingen, à la base du Taunus. Abrités des vents du nord par le Taunus, ces vignobles donnent les crus fameux de *Johannisberg*, *Steinberg*, *Rauenthal*, *Markobrunn*, *Hattenheim*, *Rüdesheim*, *Hochheim*, vins blancs un peu âpres, mais pleins de sève, ainsi que le vin rouge d'*Assmannhausen*. Plus en aval se récoltent au bord du fleuve les vins de *Bacharach*[1] et du Siebengebirge. Les bords de la Moselle donnent sur les terrasses qui vont de Trèves à Cochem des vins plus légers, plus acides que ceux du Rhin, d'une moindre conservation, mais encore très estimés, tels ceux de *Trarbach*, de *Brauneberg*, de Piesport.

D'autres vignobles sont ceux des bords de l'Ahr et de la Nahe, affluents de gauche du Rhin, ceux du Palatinat bavarois. Par l'annexion de l'Alsace, l'Allemagne s'est emparée d'une nouvelle région de production, celle des vallées vosgiennes de la Haute-Alsace (Ribeauvillé, Türkheim, Thann, Dambach). La Lorraine fournit les vins rouges des coteaux qui avoisinent Metz[2].

A droite du Rhin, le grand-duché de Bade récolte sur les pentes de la Forêt-Noire le vin blanc connu sous le nom de *Markgräfler*. D'autres vins sont ceux de la vallée inférieure du

1. Le nom latin de Bacharach, *Ara Bacchi*, témoigne de l'ancienneté de cette culture.

2. L'Alsace-Lorraine donne environ le tiers de la production totale de l'Empire.

Neckar, ceux de la vallée de la Tauber en Württemberg, et ceux du bord du lac de Constance (vin de *Meersburg*).

L'Allemagne exporte à l'étranger une partie de ses vins, quelques-uns transformés en *sekt* ou vin mousseux. Mais elle achète au dehors des quantités bien autrement considérables de vins : vins de France, de Grèce, d'Italie, d'Autriche, de Portugal, de Turquie, d'Algérie. Hambourg reçoit la majeure partie de ces vins qui, dans l'enceinte de son port franc, sont coupés, mélangés, et accommodés au goût, pas toujours très sûr, du consommateur.

Les rives du lac de Constance, le Württemberg, la *Bergstrasse*, c'est-à-dire la rangée de localités qui accompagnent fidèlement la base occidentale de la Forêt-Noire et de l'Odenwald, le Rheingau, les vallées du Main, de la Werra et de l'Elbe, abritent les principales *cultures fruitières* de l'Allemagne. Parmi les 168 millions d'arbres à fruits que dénombrent les statistiques, près du tiers consiste en pommiers ; après quoi viennent les pruniers, les poiriers, les cerisiers. Mais, malgré l'importance de ses récoltes, l'Allemagne importe annuellement pour 60 à 70 millions de francs de fruits frais, secs ou conservés.

Parmi les cultures de *légumes*, le pois caractérise la région continentale du nord-est, dont l'été chaud lui est favorable ; sa culture y est très répandue en Poméranie et dans le delta de la Vistule. Le haricot se rencontre plutôt dans le nord-ouest, surtout aux alentours des grandes villes. La lentille est cultivée en Thuringe et dans la Basse-Bavière. La variété de chou qui sert à la préparation de la choucroute provient surtout de la Frise Orientale, de l'Oldenbourg, de la Westphalie, du Hanovre, de la Saxe, de la Franconie et du Palatinat bavarois. Les environs de Brunswick produisent des asperges renommées, dont on fait des conserves appréciées même en dehors de l'Allemagne. Nous avons cité les cultures potagères de la banlieue d'Erfurt. Il en est d'autres, très florissantes, près de Hambourg, dans les alluvions de l'Elbe ; ce sont celles des *Vierlande*, dont les villageoises au pittoresque

costume apportent chaque jour les légumes nécessaires à cette grande agglomération. Du reste, le développement des grandes villes a eu pour conséquence forcée la naissance autour de chacune d'elles d'une zone de cultures maraîchères. Enfin, l'accélération et le bon marché des transports par voie ferrée ou par eau assurent de faciles débouchés aux régions qui produisent au delà de leurs besoins, comme les environs de Liegnitz, de Bamberg, de Quedlinburg et la Wetterau, c'est-à-dire la plaine située vers le confluent du Main et de la Nidda.

4. Forêts. — 26 p. 100 de la superficie de l'Allemagne sont occupés par des *forêts*. Malgré l'accroissement de sa population, l'Allemagne est donc proportionnellement plus boisée que la France, et surtout que les Iles Britanniques. Cela vient de ce que beaucoup de terrains ne se prêtent qu'à la végétation forestière, et aussi d'une conception juste des services que peut rendre la forêt pour conserver la richesse aquifère du pays et conjurer bien des ravages ; en outre, 1/3 de la superficie des forêts appartient à l'État ou à la Couronne, près de 1/5 aux communes, c'est-à-dire à des propriétaires qui n'ont pas la préoccupation d'un gain immédiat et savent empêcher l'exploitation abusive.

Cependant, dans le passé, la forêt a couvert beaucoup plus de place en Allemagne que de nos jours : en bien des endroits elle a été remplacée par des prés et des labours, entamée par l'industrie qui a longtemps utilisé les bois du pays avant que le commerce ne lui apportât ceux du dehors. L'ancienne extension des forêts se reconnaît aux innombrables noms de lieux où figurent les termes *wald*, *hain*, *lohe*, *reute*, *rüti*, *roda*, *greut* ou des noms d'arbres, alors que le sol est aujourd'hui exclusivement en pâturages ou en cultures. C'est aujourd'hui seulement que la législation et une élémentaire prévoyance maintiennent dans des limites rationnelles l'exploitation du bois.

Dans les Alpes allemandes, les arbres à feuilles se rencontrent jusqu'à 1 400 mètres, et les conifères jusqu'à 1 700. Les forêts des plateaux et des plaines, dans l'ouest,

consistent surtout en arbres à feuilles, et, dans le nord, le refoulement du hêtre par le sapin ne date que de l'époque historique. La forêt allemande n'a pas une composition très variée, mais les sujets y sont souvent d'une belle vigueur : les chênes de la vallée de l'Elbe, de la vallée de l'Oder en Basse-Silésie, les hêtres du Holstein et de la Basse-Weser, les pins des Alpes bavaroises, les sapins de la Forêt-Noire, passent pour les plus beaux de l'Europe. Le *chêne* est considéré comme l'arbre national, surtout au nord de Danube, où s'arrêtent l'érable et l'orme, et sur les coteaux du Rhin et de la Hesse. Le *hêtre* pare les berges élevées de l'Isar et de l'Inn, ainsi que les pentes du Spessart, en Bavière ; même le long de la Baltique, il est d'une belle venue, avant de trouver sa limite en Prusse Orientale. Partout où habitent les Slaves ainsi que dans les pays de leur ancienne extension, c'est le *tilleul* qui est l'arbre de prédilection ; on le trouve sur la place centrale des villages, aux carrefours de routes ; il ombrage à Berlin la célèbre avenue qui porte son nom.

La forêt couvre 61 p. 100 des Alpes bavaroises, 45 p. 100 des régions montagneuses du Centre, de la Haute-Saxe et de la Haute-Silésie. Le nom de *wald*, appliqué à des massifs comme la Forêt-Noire ou *Schwarzwald*, l'Odenwald, le Thüringer Wald, le Frankenwald, le Bayrischer Wald, le Böhmer Wald, sans parler de beaucoup d'autres, caractérise suffisamment l'aspect extérieur de ces croupes boisées.

C'est à la forêt que, dans leur marche vers l'est, les colons allemands, refoulant les Slaves, ont emprunté les matériaux de leurs habitations. Quand se développa l'industrie des mines, dans le Harz et en Saxe, la forêt fournit le bois pour traiter le minerai, et les villages de bûcherons se juchèrent à de hautes altitudes. Plus tard enfin, quand la houille se substitua au bois, les habitants des forêts se livrèrent à des industries, comme le tissage, ou bien, continuant à utiliser le bois, fabriquèrent des instruments de musique, des horloges et des jouets. La forêt a contribué de la sorte à l'essor industriel de l'Allemagne.

La production forestière de l'Allemagne ne suffit plus

aux besoins actuels. Les bois de chauffage, de construction, de menuiserie, de tonnellerie et d'ébénisterie, les poteaux de mines, les traverses de chemins de fer, proviennent en grande partie de l'étranger, de Russie, d'Autriche, de Suède, du Canada. A ces besoins, il faut ajouter ceux de la papeterie, industrie qui n'est nulle part aussi répandue qu'en Allemagne, et qui absorbe des quantités croissantes de pâte de bois et de paille.

5. Prairies et pâturages. — Les prairies et pâturages occupent 16 p. 100 de la superficie de l'Allemagne, c'est-à-dire proportionnellement beaucoup moins qu'en Angleterre ou en Autriche. On les trouve partout où le voisinage de la mer ou bien l'altitude entretiennent l'humidité et la fraîcheur.

Les plus beaux pâturages de l'Allemagne sont ceux de l'*Algäu*, à la lisière des Alpes ; le sol, marneux, imprégné d'humidité, s'unit aux effets du climat pour développer de magnifiques herbages, au point que dans la seule région comprise entre le lac de Constance et le Lech, il n'y a pas moins de 1 500 laiteries, pourvues d'appareils à vapeur. D'autres prairies accompagnent les rivières du plateau souabe et du plateau bavarois. La Forêt-Noire et les massifs montagneux du Centre ont aussi leurs pâturages. Mais il faut aller jusqu'aux approches de la mer du Nord pour trouver, dans les *marschen* qui la bordent, une zone de prairies comparable en richesse à celle de la région alpestre.

L'agriculture met à la disposition de l'élevage des plantes fourragères telles que le *trèfle* dans les Pays-Bas rhénans, le Mecklembourg, la Poméranie, les provinces de Prusse, de Posen, de Silésie, la Thuringe et la Franconie, la *luzerne* dans les vallées abritées de la Moselle, du Rhin, du Main et du Neckar, les *lupins* dans les sols maigres du Brandebourg, les *raves* et *navets* en Prusse, en Hesse et en Thuringe. Dans la Saxe prussienne, on utilise pour le bétail les résidus de la fabrication de la betterave. Les cultures fourragères permettent au sol de se recons-

tituer, et, alternant avec les céréales, elles ont à peu près supprimé les jachères d'autrefois.

II. — ÉLEVAGE

En un pays de population dense et d'espaces limités, la pratique de l'élevage n'a de raison d'être que si elle est méthodique et judicieuse dans le choix et l'alimentation des espèces.

La division naturelle du pays en Haute et Basse-Allemagne se traduit dans la répartition des races. En général, les *races bovines* de la Basse-Allemagne sont d'engraissement facile, donnent beaucoup de lait, mais sont de valeur secondaire pour le travail. Les races de la Haute-Allemagne sont plus vigoureuses, aptes au travail, mais sont moins recherchées pour la boucherie ou la laiterie. Les croisements ont été multiples, et il existe, dans le bétail, bien des exceptions à cette loi générale qui distingue les bêtes de plaine des bêtes de montagne.

L'Allemagne du Nord est le pays des vaches laitières par excellence. Dans le Schleswig-Holstein elles représentent les 3/4 de l'effectif des bêtes à cornes ; dans le district de Düsseldorf, les 7/10. Il en est à peu près de même en Poméranie, dans le Hanovre, dans la plaine de Saxe, et la fabrication du beurre y est très développée. Dans le sud-ouest, la vallée du Rhin entretient de nombreuses bêtes à cornes pour approvisionner ses grands centres de population. Enfin, la Bavière, pays d'industrie relativement peu développée, mais dans lequel abondent les pâturages de toute valeur, est très riche en bêtes à cornes dans sa partie située au sud du Danube.

L'*Algäu* représente dans l'Allemagne du Sud une région d'élevage modèle, qui peut rivaliser avec les meilleures régions de la Suisse ou des Alpes autrichiennes. Il produit annuellement 3 millions d'hectolitres de lait, 45 000 quintaux de fromage, 11 000 quintaux de beurre. L'Algavien est aussi fier de ses fromageries que le vigneron rhénan l'est de ses caves.

L'Allemagne possède au total 19 millions de bêtes à cornes, soit 4 millions de plus qu'il y a quarante ans. Mais la population s'étant accrue de façon bien autrement rapide, il va de soi que ce bétail, tout amélioré qu'il ait été par le choix des sujets, est loin de suffire aux exigences de la consommation. Il en est de même des autres catégories d'animaux domestiques. Pour toutes, l'Allemagne, de plus en plus vouée à l'industrie et de plus en plus peuplée, doit faire appel à l'étranger, pour une somme de 260 millions de francs par an, et, malgré cet appoint, la cherté de la viande se fait parfois sentir.

Pour l'élevage du *cheval*, l'Allemagne du Nord dispose de grands espaces, qui sont plus rares dans le Sud. Les meilleurs chevaux sont ceux de la Prusse Orientale[1]. D'autres régions d'élevage sont la Prusse Occidentale, le Schleswig-Holstein, le Mecklembourg. Les races du sud sont plus précoces, mais plus massives, et d'une moindre valeur pour la remonte de la cavalerie. L'Allemagne possède 4 200 000 chevaux, ce qui ne l'empêche pas d'en acheter en France et en Belgique.

Jusque vers 1860, l'Allemagne fut un pays de grande production lainière et d'élevage du *mouton*. Le mouton, animal peu exigeant, y vivait dans les pâturages maigres tels que la lande du Lunebourg, sur les terres sèches du Jura souabe et du Jura franconien, et il était représenté par un effectif d'environ 30 millions de têtes. Mais la concurrence des laines d'Australie et de la République Argentine a abaissé les prix de moitié environ, de sorte que l'Allemagne n'élève plus le mouton au delà des besoins de sa boucherie, qui sont du reste assez limités, à l'inverse de ce qui a lieu en Angleterre. Le nombre de ses moutons est inférieur à 10 millions, et elle n'en importe que fort peu.

L'animal dont l'entretien s'est le plus développé c'est le *porc*, que l'on trouve dans les plus modestes exploitations rurales, et dont la culture de la pomme de terre rend l'entretien peu coûteux. L'Allemagne élève près de 17 millions

1. C'est dans cette province qu'est le célèbre haras de Trakehnen.

de porcs, et la viande de porc entre pour une notable part dans les 41 kilogrammes de viande que chaque Allemand consomme en moyenne par année ; aussi bien dans les villes que dans les campagnes, le jambon et la saucisse sont d'une consommation courante.

La *chèvre*, peu exigeante, est « la vache du pauvre » dans les régions montagneuses. L'Allemagne en possède plus de 3 millions.

Malgré le grand nombre d'animaux de basse-cour, l'importation d'œufs, de volailles vivantes et mortes s'élève à 180 millions de francs par an. L'apiculture fournit un revenu appréciable, et l'Allemagne produit environ le quart du miel recueilli en Europe.

Pêche. — La pêche fluviale n'entre que faiblement en ligne dans l'alimentation. Mais la pêche maritime, après avoir été longtemps négligée, donne déjà de brillants résultats.

Un journal écrivait en 1866 : « Nous ne connaissons le poisson de mer que sous l'aspect d'un produit avancé, à l'odeur forte, ou d'un aliment sec, sans goût, rappelant les nourritures de peuples sauvages, ou enfin à l'état de harengs salés que nous devons à l'esprit d'entreprise des Norvégiens, des Écossais ou des Hollandais, et que nous payons assez cher. Quel contraste avec les poissons délicieux et nourrissants de toute espèce qu'on peut obtenir en Angleterre à bas prix, en tout temps et à chaque repas ! »

La flotte allemande de pêche dans la mer du Nord comprend aujourd'hui près de 600 navires ; le premier chalutier à vapeur n'est entré en service qu'en 1885, et il y en a déjà plus de 130. Les bateaux vont à grande distance des côtes, jusqu'auprès de l'Écosse et de la Norvège. Le poisson capturé est amené à Bremerhaven, à Geestemünde, à Cuxhaven, où existent des halles pour la criée, des glacières, des magasins d'expédition, et de là, des trains à marche rapide l'acheminent vers Cologne, Francfort et Berlin, où arrive également le poisson de la Baltique. Le poisson de mer a cessé d'être un article de luxe ; il pénètre jusque

dans l'Allemagne du Sud. L'Allemagne cependant n'est pas encore parvenue à assurer sa consommation, et elle achète à l'étranger pour 90 millions de francs de poisson frais, salé ou conservé.

Pour se rendre complètement compte de la production agricole et de l'élevage en Allemagne, il faudrait, à côté des conditions géographiques, examiner des conditions tout humaines, telles que le régime de la propriété, la législation douanière. L'Allemagne orientale est un pays de grande propriété, de vastes domaines seigneuriaux, tandis que l'ouest nourrit une classe nombreuse de petits propriétaires. Pour s'ouvrir les marchés nécessaires à l'excédent de sa production industrielle, l'Allemagne a dû s'abstenir de dresser de trop fortes barrières contre les produits de l'agriculture et de l'élevage étranger. Ce sont là des circonstances accessoires qu'une étude détaillée ne saurait négliger.

III. — MINES

L'Allemagne est riche en combustibles minéraux et en fer. Elle tient la première place pour la production du zinc, des sels de potasse et des pierres lithographiques. Elle possède du plomb, du cuivre, du nickel, de l'argent et du sel. La plupart de ces richesses du sous-sol se trouvent dans la zone montagneuse du Centre, de la Prusse rhénane à la Silésie. C'est à leur exploitation que l'Allemagne doit d'être devenue un des plus grands pays industriels du monde.

1. Houille. — Les houillères les plus riches de l'Allemagne accompagnent la base du massif schisteux rhénan. A la lisière septentrionale de ce massif, les bassins d'*Aix-la-Chapelle* et d'*Eschweiler*, à gauche du Rhin, et celui de la *Ruhr*, à droite, prolongent la zone des charbonnages du nord de la France et de ceux de la Belgique. Ce dernier est le plus productif de tous les bassins d'Allemagne. Le long de la face méridionale du massif rhénan, la houille est extraite dans le bassin de la *Sarre*, au pied du Hunsrück.

Le bassin d'Aix-la-Chapelle est d'une exploitation assez difficile vu la profondeur et l'allure tourmentée des veines; mais la houille est de bonne qualité. Le bassin d'Eschweiler est de dimensions restreintes. Dans le bassin de la Sarre, les difficultés d'extraction sont du genre de celles qu'on rencontre dans le bassin d'Aix-la-Chapelle. Il en est tout autrement dans la région de la Ruhr : une bonne partie des veines exploitables est à des profondeurs de 200 à 250 mètres seulement, et ces veines sont peu disloquées; quelques-unes sont très épaisses. *Witten*, *Bochum*, *Essen*, *Duisburg*, sont les principaux centres d'extraction, et la houille est d'une qualité égale à celle des charbons anglais; ses diverses variétés se prêtent aux exigences multiples de l'industrie. L'extraction a dépassé 67 millions de tonnes; c'est beaucoup plus de la moitié du total fourni par les houillères allemandes. Les houilles de la Ruhr vont par chemin de fer s'embarquer sur le Rhin à *Duisburg*, à *Ruhrort*, à *Hochfeld*, d'où elles gagnent les Pays-Bas en aval, les ports du Main et du Neckar en amont; à *Dortmund*, elles disposent du canal qui, par la vallée de l'Ems, arrive au port d'*Emden*. Néanmoins, les frais de transport jusqu'à la Weser et à l'Elbe sont assez élevés pour que le charbon anglais soit encore importé à Brême et à Hambourg.

La seconde des grandes régions houillères d'Allemagne est celle de *Saxe*. Elle comprend les bassins de *Zwickau* et de *Lugau*, et la houille a été, plus récemment, découverte près de *Chemnitz*.

Cette région le cède toutefois en importance aux charbonnages de la *Haute-Silésie*. Le bassin de Haute-Silésie, dont une partie s'étend au delà de la frontière prussienne, sur l'extrémité sud-ouest de la Pologne russe, renferme de gigantesques accumulations de houille à de faibles profondeurs.

Jusqu'ici, les puits ne descendent pas à plus de 250 mètres, et l'on extrait par an 25 millions de tonnes. Il y a des veines épaisses de 16 à 18 mètres. Le forage de Paruschowitz, entre 210 et 1 180 mètres, en traverse 70, dont 26 ont plus d'un mètre d'épaisseur. Il semble qu'il n'existe pas en Europe d'amas de houille aussi considérables que ceux de cette région où *Beuthen*, *Gleiwitz* et *Königshütte* sont les principaux centres d'extraction.

A ces trois grandes régions ne se borne pas la richesse houillère de l'Allemagne. Il existe de petits bassins près

d'Osnabrück, au sud-est du Harz, près de Hanovre, près de Dresde, et sur les hauteurs de l'Erzgebirge. Tous, on le voit, jalonnent la zone montagneuse du Centre, et l'on ne s'étonnera pas de trouver sur ce parcours les grands foyers d'industrie et les villes populeuses. L'Allemagne du Sud, par contre, est pauvre en houille : on n'en trouve guère qu'à Penzberg, au sud de Münich. Au total, la production allemande en fait de houille dépasse 120 millions de tonnes; au début du XIXe siècle, elle était de 2 millions et demi à peine.

2. Lignite. — C'est également aux régions du Centre, mais aussi à quelques parties de la plaine du nord qu'appartiennent les gisements de *lignite*. Les plus considérables se trouvent dans les Pays-Bas rhénans, près de Brühl. D'autres sont dispersés dans la Hesse, au nord-est du Harz, en Thuringe. Il en existe de très riches dans la Saxe prussienne, près de Halle et de Weissenfels, qui ont développé une active industrie dans de nombreuses localités de cette province. Le lignite existe aussi dans le royaume de Saxe, la Lusace, la Basse-Silésie, et, dans l'Allemagne du Sud, en Haute-Bavière, près de Miesbach. La production totale du lignite dépasse 48 millions de tonnes. L'Allemagne extrait ainsi de son sol plus de 169 millions de tonnes de combustibles minéraux ; il n'y a que les États-Unis et les Iles Britanniques dont la production soit plus considérable.

L'Allemagne dispose d'un excédent de charbons pour l'exportation. Tout en consommant des houilles anglaises dans quelques-uns de ses ports, elle envoie des houilles de Silésie en Autriche et en Russie, des houilles de la Ruhr en Belgique et aux Pays-Bas, des houilles de la Sarre en France et en Suisse. Ses envois dépassent ses achats d'environ 8 millions de tonnes. Le reste est consommé dans le pays. Si l'on songe qu'en 1875 l'Allemagne n'utilisait encore que 48 millions de tonnes de charbon, on peut, par la différence, juger de l'extension qu'a prise depuis lors son industrie.

Tourbe. — Le nord-ouest de l'Allemagne et quelques

districts de la Haute-Bavière disposent d'un combustible de médiocre valeur, la *tourbe*. Le terme de *moor*, qui revient si souvent dans la nomenclature des pays du nord-ouest, celui de *moos*, dans le sud, désignent ces régions pauvres où la végétation de marais se décompose sous l'œil de l'homme.

Bien qu'elle serve surtout aux usages domestiques, la tourbe est encore utilisée dans des forges du grand-duché d'Oldenbourg: les grandes brasseries de Münich mettaient à contribution, il y a peu de temps encore, la tourbe du Dachauer Moos. Aujourd'hui, les usages de la tourbe sont plus variés : elle renferme de la paraffine, les éléments d'un papier, on en fait des tissus hygiéniques, on en emballe le poisson et la viande. Elle sert à fabriquer une litière excellente, facile à transformer en fumier, et il est des garnisons de cavalerie et d'artillerie où on la préfère à la paille.

3. Métaux. — Le *fer* est situé le plus souvent à proximité de la houille, par exemple dans la Prusse rhénane, en Westphalie, en Saxe, en Silésie. Par l'annexion de la Lorraine, l'Allemagne est entrée en possession des minerais de fer qui continuent sur territoire annexé ceux du département de Meurthe-et-Moselle et du Luxembourg, et représentent aujourd'hui les 2/3 de sa production. L'extraction du minerai dépasse 22 millions de tonnes, mais, si élevé que soit ce chiffre, il couvre à peine les 3/4 de la consommation. La métallurgie allemande demande le reste à l'Espagne, où la maison Krupp possède des mines, au Portugal, à l'Italie, à la Grèce, à la Suède, à la Russie, à la France et à l'Algérie. Le travail de ses hauts fourneaux et de ses usines aboutit à une production de 10 millions de tonnes de fonte et de 8 millions de tonnes d'acier.

Les minerais de *cuivre*, dont la production annuelle est de 800 000 tonnes, proviennent pour les 3/5 des schistes cuprifères du district de Mansfeld dans la Saxe prussienne, où on les exploite depuis huit siècles. Plus anciennes encore sont les mines des environs de Goslar. Le reste vient d'Ilmenau (Thuringe), de Stadtberge (West-

phalie), de Kupferberg (Silésie). L'emploi du cuivre dans les industries électriques, si actives en Allemagne, a stimulé la production, malgré la concurrence des États-Unis, de l'Espagne, du Chili, du Japon et du Mexique.

La Haute-Silésie, près de Tarnowitz et de Beuthen, et, bien loin après, le Harz et les pays rhénans, fournissent près de la moitié du *zinc* extrait dans le monde. Les mêmes régions, ainsi que la Hesse, produisent du *plomb*. La production dépasse 700 000 tonnes pour les minerais de zinc ; 160 000 pour les minerais de plomb.

C'est l'exploitation de l'*argent* dans le Harz qui a formé dans ce massif, dès le moyen âge, des mineurs appréciés dans toute l'Europe. Ces mineurs à leur tour fournirent les cadres du personnel qui exploita les mines de Freiberg et de l'Erzgebirge en Saxe. On sait quel rôle joua dans l'industrie et la science l'école de Freiberg. Aujourd'hui, les mines d'argent ont subi la concurrence écrasante des mines infiniment plus riches des États-Unis, la valeur du « métal blanc « a baissé, et l'extraction est relativement minime. L'Allemagne cependant, avec 390 tonnes d'argent par an, se place au premier rang en Europe.

L'industrie minière a peuplé les hauteurs du Harz, au climat si rude. Elle a de même porté à de hautes altitudes dans l'Erzgebirge les colonies de mineurs attachés à la recherche de l'argent, ainsi fut fondé *Annaberg*, en 1499; plus tard, *Marienberg*, et, sur le versant tourné vers la Bohême, *Joachimsthal*, en Autriche. Monnayé, l'argent de cette dernière localité donna les Joachimsthaler, ou simplement les *thaler*, nom qui a désigné jusqu'à nos jours toute une catégorie de pièces d'argent.

L'Allemagne exploite du *nickel* près de Coblenz, de Merseburg, et en Saxe, un peu d'*étain* dans l'Erzgebirge. Pour la production du *manganèse*, elle vient après les États-Unis et l'Angleterre.

4. Sel. — La production du *sel* dépasse un million de tonnes. On l'exploite dans les grandes salines de Berchtesgaden et de Reichenhall (Alpes bavaroises), à Wilhelmsglück (Württemberg), sur le plateau lorrain, en Saxe

prussienne près de Halle et de Stassfurt, à Erfurt, et à Inowrazlaw (aujourd'hui Hohensalza, dans la province de Posen).

Stassfurt est une localité sans rivale au monde pour la production des sels de potasse si utiles à l'agriculture. Il n'y a nulle part de gisements aussi riches et d'une exploitation aussi facile. On en extrait plus de 4 millions de tonnes dont la plus grande partie s'en va à l'étranger (États-Unis et Angleterre). Le reste est traité industriellement et sert à fabriquer du sulfate de soude pour la verrerie, du chlorate et du bichromate de potasse, enfin divers engrais chimiques.

On voit par ces détails de quelle importance sont en Allemagne les industries extractives. Elles occupent plus de 522 000 ouvriers.

5. Carrières. — Elles se complètent par l'exploitation de nombreuses carrières de tout genre. Les constructions utilisent les granites du Fichtelgebirge, les schistes du Franken Wald et du Thuringer Wald, les grès de la Hesse et de la Suisse saxonne ; dans la plaine du nord, si pauvre en pierre, un petit pointement calcaire, à Rüdersdorf, a été d'une importance exceptionnelle pour la construction des édifices berlinois. Les basaltes donnent en une foule d'endroits des matériaux pour l'empierrement des routes. L'argile plastique, le kaolin, alimentent une industrie céramique active. Le limon glaciaire a développé de nombreuses tuileries en Poméranie. Les laves de l'Eifel, broyées et mêlées à de la chaux, sont recherchées dans les Pays-Bas pour la confection des digues. Le ciment fournit au commerce un élément considérable d'exportation, et un fret lourd précieux pour la marine marchande. L'Allemagne est sans rivale pour la production des pierres lithographiques : celles des carrières de Solnhofen en Bavière sont remarquables pour leur finesse et leur dureté, indépendamment de l'intérêt que leurs curieux fossiles présentent à la science.

Quelques chiffres permettent de juger du progrès accompli dans les constructions : en 1816, 1/10 seulement des maisons, dans le royaume de Prusse, étaient bâties en pierre ; en 1893, on en comptait les 2/5. En 1816, les 2/3 d'entre elles avaient des toitures de chaume ou de roseau ; en 1893, la proportion tombait à 22 p. 100, tandis que les 2/3 des habitations étaient couvertes de tuiles, d'ardoise ou de métal.

IV. — INDUSTRIE

La répartition de l'industrie tient à des causes diverses. Les unes sont naturelles, et consistent dans la présence de produits du sol ou du sous-sol dont le travail s'empare, dans l'existence de cours d'eau qui fournissent une force motrice ou un moyen de transport. D'autres causes sont accidentelles, et une industrie peut se créer et prospérer qui n'a aucun lien avec le sol : ainsi, la fabrication des dentelles dans l'Erzgebirge ; ainsi bien des industries textiles qui ont cessé d'opérer sur des matières premières produites sur place, et travaillent des matières importées. C'est surtout dans les pays parcimonieusement traités par la nature que des industries sans racines en quelque sorte se sont établies, car d'elles seules dépend la vie ou le bien-être de populations entières.

Nous ne serons pas surpris de rencontrer le plus actif développement industriel dans la Prusse rhénane, la Saxe et la Silésie, pays qui disposent à la fois de combustibles, de minerais, et auxquels un relief accidenté vaut des cours d'eau rapides et nombreux, utilisés jadis pour blanchir et apprêter les fils et les tissus, de plus en plus recherchés aujourd'hui comme producteurs d'énergie électrique et de lumière. Mais là aussi, dans cette zone centrale de l'Allemagne, il est des cantons déshérités de la nature, et c'est uniquement à l'ingéniosité de l'homme que certains d'entre eux doivent de tenir une place dans la production nationale : le bûcheron de la Forêt-Noire s'est fait fabricant de chapeaux de paille et horloger ; celui du Thüringer Wald fabrique des jouets

ainsi que celui de l'Erzgebirge; celui du Vogtland confectionne des dentelles. Il en est même résulté que certaines de ces régions de montagnes sont relativement plus peuplées que les basses vallées ou les plaines voisines.

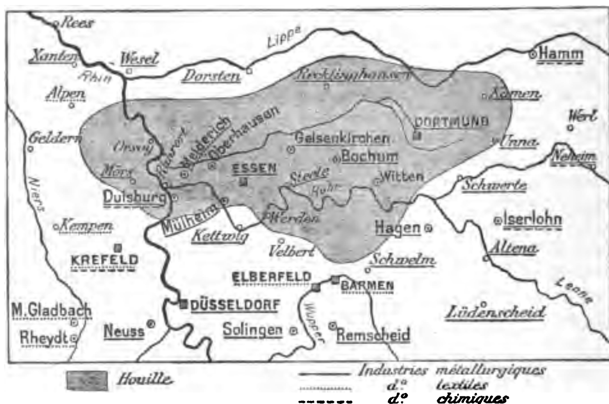
Mais ces victoires sont quelquefois précaires, et une industrie péniblement créée peut être rapidement anéantie par une concurrence du dehors ou même, à l'intérieur du pays, par une modification dans l'outillage. L'industrie linière nous en fournit un exemple : au XVIIIe siècle, la filature à la main était lucrative, il y avait à peine assez de travailleurs pour suffire aux besoins, et l'on en vint à faire travailler les soldats et les prisonniers; le coton n'avait pour ainsi dire pas pénétré en Allemagne. Un siècle plus tard, les conditions avaient bien changé : les procédés mécaniques de filature du coton furent adaptés au lin, lentement d'abord, puis avec une telle supériorité que, vers 1840, c'en fut fait de la filature à la main. Des villages entiers, en Silésie et en Lusace, furent ruinés. Le tissage à domicile, qui faisait vivre nombre de familles, ne fut pas moins éprouvé. Il fallut chercher d'autres occupations ; en attendant, beaucoup de gens furent réduits à la famine. L'histoire de tout grand pays industriel comporte de ces crises ; l'Allemagne n'en a pas été exempte.

Les industries allemandes sont tellement variées sur un étroit espace, qu'une revue de ces industries par catégories nous exposerait à d'innombrables redites. Il n'y a guère de pays qui se spécialisent dans un travail déterminé; la plupart associent des occupations différentes, métallurgie, tissage, industries alimentaires. Malgré la célérité et le bon marché des transports, il n'existe guère en Allemagne de localisation comme celle de l'industrie cotonnière à Manchester, de la draperie à Leeds. Aussi étudierons-nous séparément, mais une fois pour toutes, chacune des grandes régions d'industrie de l'Empire.

1. Région rhénane et westphalienne[1]. — La possession des grands charbonnages de la Ruhr, celle de grands cours d'eau comme le Rhin et d'une foule de petits, une situation favorable pour les communications,

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 93e, carton 3.

une population habituée au travail manuel depuis des siècles, font de la Prusse rhénane et de la Westphalie la région industrielle la plus active de toute l'Allemagne*. Elle met en œuvre près du tiers des machines à vapeur de l'Empire; alors que dans l'ensemble de l'Allemagne on compte en moyenne 33 chevaux-vapeur par 100 ouvriers



Région industrielle de la Westphalie.

d'industrie, la proportion atteint 53 en Prusse rhénane et 83 en Westphalie.

Dès cette première région, nous constatons l'infinie variété des produits. Ce sont les huiles végétales, les farines, la bière de *Dortmund*, les distilleries d'alcool, les fabriques de vins mousseux, les sucreries, la cho-

---

* **La région industrielle rhénane et westphalienne.** — « De München-Gladbach à Dortmund, de Cologne à Duisburg, s'étale dans sa tragique horreur le spectacle de la fournaise. A perte de vue, la forêt des cheminées noircies, vomissant vers le ciel bas et gris les lourdes volutes qu'exhalent les poumons du géant. D'immenses halls et ateliers vitrés succèdent à des ateliers, à des halls identiques ; de temps à autre, dans l'encadrement des baies ouvertes, un reflet rouge irradie l'atmosphère impré-

colaterie, les manufactures de tabac de *Cologne* et de *Duisburg*, les papeteries de *Düren* et de *Bergisch-Gladbach*, les cuirs de *Mülheim* sur la Ruhr.

Plus développée encore est la métallurgie du fer et de l'acier. *Duisburg*, *Ruhrort*, *Oberhausen*, *Essen*, *Steele*, *Bochum*, *Dortmund*, *Eschweiler*, *Trèves*, et *Döllingen* sur la Sarre, sont les principaux centres pour le traitement du minerai de fer, la fabrication de la fonte, de l'acier, des machines. *Solingen* produit de la coutellerie et des armes blanches; *Remscheid*, des scies, des limes, des patins; *Velbert*, des clefs et des serrures; *Iserlohn*, *Lüdenscheid*, *Altena*, des dés et des aiguilles. Essen résume, dans sa puissante usine Krupp, cette variété de la production métallurgique.

Les établissements Krupp ont eu une origine très humble, et ne datent que de 1810. En 1811, Peter Friedrich Krupp construisit le premier four à acier, mais l'usine ne se développa que lentement; elle n'occupait encore que 10 ouvriers en 1832; 99 en 1843. Il y eut des moments difficiles : en 1848, Alfred Krupp dut fondre son argenterie; mais il était désormais en possession de procédés appelés à un avenir décisif; en 1847, on avait fabriqué la première pièce d'artillerie en acier et employé également l'acier pour des canons de fusils. L'Exposition de 1851, à Londres, où la maison Krupp fit figurer un bloc d'acier fondu de 45 quintaux, consacra définitivement la renommée des établissements d'Essen, qui occupèrent 1 047 ouvriers en 1858. L'Exposition de 1867, à Paris, fut un nouveau triomphe : un canon de 35 centimètres et un bloc d'acier fondu de 100 quintaux firent sensation. Déjà les établissements comprenaient un personnel de 6 869 ouvriers.

Chose curieuse, ce furent l'Égypte et la Tunisie qui commandèrent les premières pièces d'artillerie en acier, se chargeant

---

gnée de charbon... La terre a disparu sous des montagnes d'escarbilles et de laitiers, sous les amas de gravats, sous les entassements de scories, de résidus et de gangues, sous l'entrecroisement des voies ferrées, sous les rangées de gueusets de fonte qui attendent leur tour d'affinage. Les faubourgs se soudent aux faubourgs. »

(M. Lair. *L'impérialisme allemand*. Paris, Colin, 1902, p. 72-73.)

par la culasse. L'armée prussienne ne s'adressa aux usines d'Essen qu'en 1855; mais après ses victoires de 1866 et de 1870, elle traduisit sa reconnaissance par d'importants achats. En 1878, les établissements Krupp occupaient 9414 ouvriers; en 1898, 23629; aujourd'hui, plus de 27000 à Essen seulement.

Depuis longtemps, l'usine s'est agrandie et elle ne se limite plus à la ville d'Essen. Aux aciéries d'Essen, il faut joindre en effet celles d'Annen (Westphalie), les ateliers Gruson à Magdebourg, les chantiers de la Germania, à Kiel, avec 7000 hommes de personnel, des hauts fourneaux le long du Rhin, le polygone de Meppen pour les essais des pièces d'artillerie, des mines de fer près de Bilbao, d'où des navires appartenant à la maison Krupp amènent le minerai à Rotterdam.

Les aciéries d'Essen fournissent deux sortes d'articles. C'est d'abord le matériel de guerre : coques et cuirasses de navires, projectiles, canons de fusils, pièces d'artillerie de tous calibres; en 1903, 41500 pièces étaient sorties des ateliers. C'est ensuite du matériel de chemins de fer, roues de voitures, essieux, plaques tournantes, rails, matériel roulant. Il n'y a pas moins de 5300 machines dans ces gigantesques ateliers, avec 141 marteaux-pilons, 63 presses hydrauliques, 513 machines à vapeur, 369 machines électriques, 591 grues. La consommation en houille est de 1400000 tonnes, de quoi suffire au chauffage de 350000 familles ordinaires. Les établissements d'Essen couvrent près de 500 hectares, consomment autant d'eau que la ville de Cologne, plus de gaz que Düsseldorf; ils sont intérieurement desservis par tout un réseau de chemins de fer, de télégraphes et de téléphones.

Quant à la ville d'Essen, dont ces établissements ont fait la grandeur, elle n'avait encore que 6000 habitants en 1846; en 1905, elle en renfermait, après incorporation de faubourgs populeux, plus de 229000. Dans le nombre, 27000 environ sont logés dans les habitations à bon marché créés par la direction des usines.

Non moins florissantes sont les industries textiles, sans qu'on trouve toutefois des établissements aussi vastes que ceux de Saxe ou de Silésie. La laine est travaillée à *Aix-la-Chapelle*, qui possède une école de tissage, à *Lennep* et le long de la Ruhr, à *München-Gladbach*, à *Eupen*. Les eaux de la Wupper, affluent du Rhin, avaient jadis fait naître à *Barmen* et à *Elberfeld* l'industrie de la blanchisserie du lin; aujourd'hui, c'est le coton que filent et tissent ces deux villes, dont la croissance n'a été rapide que depuis l'application de la machine à vapeur à l'in-

dustrie cotonnière[1]; les métiers à coton sont nombreux également dans les districts de *Cologne* et de *Düsseldorf*, à *Neuss*, à *Rheydt*, à *München-Gladbach*, à *Krefeld*. Cette dernière ville a les principales fabriques de soieries et de velours de soie de l'Allemagne. *München-Gladbach* et *Viersen* travaillent le lin; *Bonn* le jute. Sur les 993 000 ouvriers de l'industrie textile que dénombrait en 1895 la statistique des professions en Allemagne, environ 200000 appartenaient à la région rhénane et westphalienne.

Des industries d'un développement tout récent se sont installées dans ce même pays : fabriques de produits chimiques à Duisburg et à Düsseldorf, fabriques de couleurs d'aniline à Elberfeld, Barmen et Krefeld, usines électriques à Cologne et à Düsseldorf. Pendant ce temps se conservent des occupations plus anciennes : verrerie et fabrication de glaces à Aix-la-Chapelle, fabrication de bouteilles dans la vallée de la Sarre, fabrication de cruches de terre dans le Westerwald, comme à l'époque où les habitants de ce pays payaient en récipients de ce genre leurs redevances aux archevêques de Trèves.

Il n'est pas étonnant que des industries aussi actives aient accumulé une forte population dans la Westphalie et la Prusse rhénane. La première de ces deux provinces, où les terrains ingrats ne manquent pas, renferme en moyenne 158 habitants au kilomètre carré (241 dans le district d'Arnsberg) ; la seconde accuse une densité moyenne de 213 (257 dans le district de Cologne, 475 dans celui de Düsseldorf). Sur les 41 villes de plus de 100 000 habitants que comptait l'Allemagne en 1905, 11 sont situées dans la région rhénane et westphalienne.

Ce sont : Cologne (426 000 habitants) ; Düsseldorf (253 000) ; Essen (229 000) ; Dortmund (175 000) ; Elberfeld (168 000) : Barmen (156 000) ; Gelsenkirchen (147 000) ; Aix-la-Chapelle (144 000); Duisburg (120 000); Bochum (118 000); Krefeld (110 000). Et, à proximité, sont Francfort-sur-le-Main (337 000) et Wiesbaden (101 000).

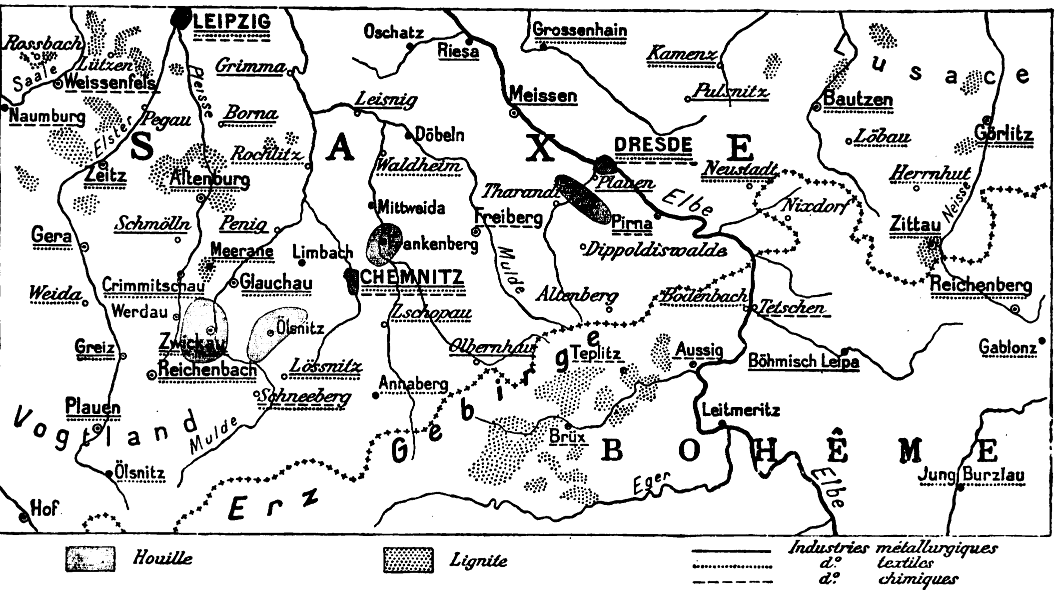
1. En 1905, 168 000 habitants à Elberfeld, 156 000 à Barmen, villes contiguës, agglomération unique en réalité.

2. Région de la Saxe. — Nul pays d'Allemagne n'est plus actif que le royaume de Saxe : sur une population de 4 millions et demi d'habitants, les usines, ateliers et manufactures en occupent près de 600 000, dont 210 000 pour les industries textiles; les femmes comptent pour un tiers dans l'ensemble de cette population ouvrière.

Toutes les industries sont représentées en Saxe, et, en première ligne, l'industrie textile. *Chemnitz* (244 000 habitants) est la métropole de cette industrie, avec ses filatures et ses tissages de coton, ses teintureries, ses fabriques de bas et de tricots. Elle la partage avec *Glauchau*, *Meerane*, *Crimmitschau*, *Werdau*, *Hohenstein*, qui se livrent toutes au travail du coton. La broderie, la lingerie, la dentelle mécanique et la dentelle à la main, sont les industries des régions de haute altitude du Vogtland et de l'Erzgebirge, avec la fabrication des mousselines de coton. *Zittau* et autres villes de Lusace produisent des toiles de lin et des tissus damassés. *Kamenz*. *Bischofswerda*, *Grossenhain*, travaillent la laine. *Chemnitz*, *Glauchau*, *Reichenbach*, fournissent des vêtements confectionnés et des draps ; *Zschopau*, *Chemnitz* et *Frankenberg*, des étoffes imprimées; *Meissen* file le jute.

L'industrie métallurgique, qui fournit surtout des machines, a son principal siège à *Chemnitz*; une spécialité, ce sont les locomotives, et Chemnitz, nœud de chemins de fer important, possède les ateliers du réseau saxon.

Leipzig, dans ses populeux faubourgs, abrite de nombreuses industries chimiques. L'industrie céramique est prospère à *Zwickau*, mais ses plus beaux produits sont ceux de *Meissen*, dont la manufacture royale a rendu célèbres dans le monde entier les porcelaines de Saxe. Les plus grandes papeteries se trouvent à *Bautzen* et à *Penig*. Avec les peaux des bœufs du pays et l'écorce de ses forêts, le Vogtland s'est livré de bonne heure à la préparation des cuirs, et *Plauen* possède la plus grande tannerie d'Allemagne. *Leipzig* et *Dresde* fournissent des pianos à l'Allemagne entière et à l'étranger. *Olbernhau* et autres petites localités de l'Erzgebirge fabriquent des



Région industrielle de la Saxe.

jouets en bois *. *Glashütte* possède une école et des fabriques d'horlogerie. *Leipzig* est une des premières villes du monde pour le commerce des fourrures. Dans la librairie et toutes les industries qui s'y rattachent, imprimerie, lithographie, gravure, reliure, elle occupe une situation hors de pair [1]. Importante par ses foires, par l'activité commerciale que lui vaut sa situation favorable, cette ville renferme aujourd'hui 503 000 habitants ; au début du XIXe siècle, elle n'en avait que 32 000.

L'intensité de la vie industrielle de la Saxe se révèle jusque dans sa capitale : Dresde n'est plus seulement une ville d'art, la « Florence de l'Elbe » ; toutes les industries du royaume sont plus ou moins représentées dans ses faubourgs, qui s'allongent vers toutes les directions, en particulier dans le *Plauenscher Grund*. 514 000 habitants la peuplent, et, dans un étroit rayon vivent près de 700 000 individus, près de 1/6 de la population du royaume; 42 p. 100 sont nourris par leurs occupations industrielles.

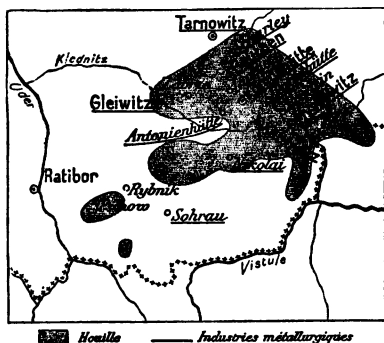
3. Région silésienne. — Tout le long des pentes qui limitent la Bohème vers le nord, une population adonnée de vieille date à l'exploitation des bois et au travail du lin aligne le long des rivières d'interminables villages. De la Lusace saxonne à la Silésie prussienne, il n'y a pas

* **L'industrie des jouets dans l'Erzgebirge.** — « L'habitation est en même temps un atelier. Le père, dans le bois préparé par le tourneur, taille tout le long du jour des chevaux; la mère, des vaches ; un enfant fait les cornes et les queues ; un enfant plus jeune les colle aux corps des animaux. Une autre famille s'occupe à les peindre : les chevaux sont plongés et agités dans une solution de couleur blanche ; un enfant les asperge de couleur noire et l'on obtient ainsi des chevaux gris pommelé. Quand le travail est achevé, on apporte les jouets à Olbernhau. »

(Chr. Gruber. *Deutches Wirtschaftsleben*. Leipzig, 1902, p. 100.)

1. L'exportation de l Allemagne en livres, cartes géographiques, etc., est de 115 millions de francs par an.

de solution de continuité : *Görlitz* et *Hirschberg* fabriquent des toiles comme Bautzen et Zittau; *Schweidnitz* et *Waldenburg* produisent des draps et des lainages, pendant que *Liegnitz* est le centre de l'industrie cotonnière. Les scieries continuent, comme aux premiers temps de la colonisation allemande, à occuper la population des hautes vallées; la verrerie et la papeterie sont aussi d'autres industries de la zone forestière et du bassin de *Glatz* et, s'il n'y a pas de grandes villes, l'ensemble du



RÉGION INDUSTRIELLE DE LA HAUTE-SILÉSIE.

pays est néanmoins très peuplé ; les environs de Waldenburg ont plus de 100 habitants au kilomètre carré; ceux de Neurode, à l'entrée du bassin de Glatz, plus de 300. Les mêmes occupations animent, au delà de la frontière, les localités de la Silésie autrichienne et de la Moravie.

Au delà de l'Oder[1], l'avènement de l'industrie est de date beaucoup plus récente. C'est la production en grand de la houille qui l'a créée, bien que, dès le XIIIe siècle, on ait commencé à y exploiter le fer, et que *Beuthen* ait été ville libre dès cette époque. Mais la plupart des

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 93[e], carton.

autres localités qui se livrent aujourd'hui à la métallurgie du fer, du zinc et du plomb, comme *Kattowitz. Zabrze, Königshütte*, sont nouvelles : cette dernière ne date que de 1869. Elles se pressent dans l'extrême sud-est de la province, à la lisière de la Pologne russe, dressant leurs cheminées et alignant leurs fabriques là où s'étendirent autrefois les forêts du plateau de Tarnowitz; la densité de la population dépasse 600 habitants au kilomètre carré.

4. Saxe prussienne et Thuringe. — A l'ouest de la Saale, dans la Saxe prussienne et la Thuringe, les industries sont plus espacées : à part des villes comme *Greiz* et *Gera*, encore limitrophes de la Saxe royale, il est rare de trouver de grosses agglomérations d'usines ou de fabriques, et, dans bien des régions encore se maintient le travail à domicile, que l'atelier n'a pas supprimé. Si l'intérieur de la Thuringe et les villes de la province de Saxe ont de grandes sucreries, des distilleries, des fabriques de produits chimiques, comme *Nordhausen*, *Erfurt*, *Halle*, *Stassfurt* et *Magdebourg*, les régions de montagne sont restées fidèles aux petits travaux du passé, fabrication de boîtes en bois, d'allumettes, de paniers, de têtes de pipes, d'objets en verre, de jouets. *Sonneberg* et ses environs se sont fait une spécialité dans ce dernier article, et 20 000 ouvriers travaillent à la confection de jouets en bois, dont la production dépasse 30 millions de francs.

D'innombrables verreries fournissent les verres de table, les verres de lampe, le verre pour thermomètres et autres instruments de physique, les perles de verre, les boules de verre pour orner les arbres de Noël que l'on coupe dans les forêts et qui, de la Thuringe, vont dans toute l'Allemagne. Cette industrie du verre, rustique et naïve en bien des endroits, atteint une perfection scientifique dans la fabrication d'instruments d'optique à *Iéna*.

L'industrie de la porcelaine est florissante à *Rudolstadt*,

à *Weimar*, à *Ilmenau*. *Zella* et *Suhl* fabriquent des armes à feu; *Ruhla*, des ciseaux, des couteaux, des chaînes. *Waltershausen*, près de Gotha, prépare les saucisses dites de Gotha. On sait quelle célébrité vaut à cette ville la maison Justus Perthes avec ses admirables productions géographiques, cartes, revues, atlas, répandus dans l'univers entier.

La Thuringe participe ainsi, par ce travail patient et disséminé, à la grande activité manufacturière de l'Empire. Région pittoresque, riche en beautés naturelles et en souvenirs historiques, elle retire en outre un revenu appréciable de la visite des touristes. Le temps n'est plus où les habitants d'une de ses vallées, celle de la Schwarza, n'avaient d'autre ressource que la cueillette des plantes médicinales et la fabrication de baumes et d'essences qu'ils allaient vendre dans toute l'Europe Centrale.

5. Berlin. — De même que Dresde rassemble la plupart des industries de la Saxe, de même *Berlin* résume la production de l'Allemagne du Nord. Presque dès le début de sa véritable croissance, au XVIIe siècle, des fabriques de soieries, de lainages, de chapeaux, des teintureries, des ganteries, des papeteries, des tapisseries, des verreries, des huileries, en grande partie créées par des réfugiés français, s'établirent dans le quartier de *Moabit*. En 1763, Frédéric II acheta la manufacture de porcelaine de Gotzkowski, devenue dès lors manufacture royale. Berlin occupe une place importante dans la fabrication de l'alcool d'industrie et de la bière, les tissus et confections, la carrosserie, l'ameublement, la nouveauté, les constructions mécaniques. Les ateliers Borsig, ouverts en 1837, livraient en 1847 leur centième locomotive; leur millième en 1858; leur cinq millième en 1884. Admirablement placée pour les communications par eau et par voie ferrée, Berlin est arrivé à compter, en 1905, 2 034 000 habitants; avec sa banlieue, Charlottenburg (237 000), Rixdorf, Schöneberg, l'agglomération berlinoise dépasse 3 millions d'individus.

6. Régions du sud. — Moins favorisé que le nord dans la répartition des richesses du sol et du sous-sol, le sud de l'Allemagne ne possède que relativement peu de centres industriels. Cependant, dans bien des cas, la pauvreté même du sol a été un stimulant : ainsi, dans la Forêt-Noire, ainsi dans la Franconie. L'habitant de la Forêt-Noire tresse la paille des récoltes de la plaine badoise, il scie et tourne le bois de ses forêts ; enfin, il fabrique les *coucous* et autres horloges en bois qui ont trouvé des acheteurs dans le monde entier. Les filatures de coton et la broderie sont venues ensuite, et c'est ainsi qu'on trouve dans ce massif des villages à plus de 1 000 mètres d'altitude. En Franconie, la production industrielle a pour principaux centres *Nüremberg*, *Fürth*, sa voisine, et *Schwabach*. Nuremberg possède des fabriques de produits chimiques, des brasseries, elle fournit ses crayons Faber à toutes les parties du monde ; tandis que l'Erzgebirge produit les jouets grossiers, Sonneberg les jouets de qualité moyenne, Nuremberg livre les jouets fins, incessamment perfectionnés, dans l'exécution desquels le métal et le caoutchouc tiennent plus de place que le bois. Des minerais de fer alimentent la métallurgie à *Schwandorf* et à *Amberg*, qui possède la manufacture d'armes du royaume de Bavière. En Württemberg, l'industrie cotonnière règne le long du lac de Constance et sur le moyen Neckar.

Le sud-ouest est sensiblement plus actif, grâce à l'apport de houille et de matières premières par le Rhin et les voies ferrées qui le doublent. La région de la Sarre, avec ses charbonnages, possède des fonderies, des verreries, des fabriques de produits céramiques. Sur le Rhin, à *Ludwigshafen*, sont les plus importantes fabriques de couleurs d'aniline qu'il y ait en Allemagne. La cordonnerie prend à *Pirmasens* (Palatinat bavarois) les allures d'une grande industrie.

Par l'annexion de l'Alsace-Lorraine, l'Empire allemand s'est adjoint des centres d'active production : les forges et aciéries de la Lorraine, les verreries de *Dieuze* et de

Bitche, les faïenceries de *Sarreguemines*, qui fournit en outre la peluche de soie des 2/5 des chapeaux hauts de forme portés dans le monde, enfin, la grande région d'industrie cotonnière de la Haute-Alsace, avec *Mulhouse*.

7. Régions de moindre développement industriel. — A l'écart de la grande région montagneuse et minière du Centre, l'activité industrielle est moindre : alors que sur 1 000 habitants l'industrie en fait vivre 285 à 357 en Saxe, de 190 à 232 en Prusse rhénane et en Westphalie, la proportion s'abaisse à 90 à 149 dans le Mecklembourg, la Poméranie, les provinces de Prusse occidentale, orientale et de Posen. C'est la zone des grands domaines, de population relativement clairsemée ; l'industrie y consiste surtout dans la transformation de produits agricoles, c'est-à-dire dans la fabrication de sucre et d'alcool.

Une autre zone de développement industriel limité s'étend de Münster à Münich à travers la Hesse, la basse et la moyenne Franconie. L'industrie n'y est guère représentée que par la fabrication des toiles à *Münster*, à *Bielefeld* et à *Fulda*, la métallurgie du fer à *Hanovre* et à sa voisine *Linden*, ainsi qu'à *Cassel* et à *Münich*, où sont de grands ateliers de construction de locomotives.

Le rapide développement du commerce maritime allemand a fait naître dans les ports de la mer du Nord et de la Baltique l'industrie des *constructions navales*, et l'Allemagne a à peu près complètement cessé d'être tributaire des chantiers anglais; elle se charge même de commandes de l'étranger. Les chantiers allemands les mieux outillés et les plus actifs sont ceux de *Geestemünde* et de *Lehe* sur la Weser, de *Hambourg* sur l'Elbe, de *Flensburg*, de *Kiel*, de *Stettin*, de *Danzig* et d'*Elbing*. Ils occupent 60 000 ouvriers, soit deux fois plus qu'en 1890; en 1905, ils ont livré 674 navires d'une jauge brute totale de 272 000 tonneaux, sans compter 11 navires pour la marine de guerre allemande.

Les plus grands navires à voiles et à vapeur qui parcourent aujourd'hui les mers sont pour la plupart de construction allemande. Un navire tel que le paquebot *Kaiser Wilhelm II*, construit aux chantiers Vulkan, à Stettin, dépasse à lui seul le tonnage total de la flotte marchande de Brême en 1825 ; et cependant, avec ses 19 361 tonnes de jauge brute, il le cède de beaucoup aux 25 000 tonnes de la *Kaiserin Auguste Victoria*, de même provenance.

Dans la fabrication de câbles sous-marins, les industriels allemands ont également obtenu de réels succès. Il en est de même pour l'outillage des ports en grues, dragues, appareils de levage, le tout fourni par l'industrie nationale.

8. Résumé de la production industrielle. — La dernière statistique des professions en Allemagne, celle de 1895, signalait près d'un million de personnes occupées dans les industries textiles, 640 000 dans la métallurgie, près de 600 000 dans les industries du bois, 583 000 dans la fabrication des machines et des instruments, 558 000 dans la céramique, 160 000 dans l'industrie du cuir, 153 000 dans celle du papier, autant dans celle du tabac, 115 000 dans les industries chimiques. Ces nombres sont aujourd'hui considérablement dépassés, sans nul doute, vu l'accroissement de production que démontre la progression du commerce.

Et cependant, beaucoup des entreprises industrielles de l'Allemagne sont de date relativement récente, postérieures à l'établissement de l'Empire. Mais c'est précisément à cette jeunesse que nombre d'entre elles doivent leur succès ; travaillant avec un outillage moderne, bénéficiant des expériences faites ailleurs, elles ont atteint dès le début l'intensité de production, d'où résulte le bon marché, ainsi que l'écoulement facile des produits.

D'autres causes de succès sont : la protection que la politique douanière inaugurée en 1879 a assurée aux débuts de l'industrie ; la confiance et le prestige qu'avaient valus à l'Allemagne ses victoires de 1866 et de 1870, le soin avec lequel tout progrès de la science était mis à profit pour la fabrication. C'est ainsi qu'avec des

matières premières de peu de valeur, la chimie a créé des industries très productives : celle des couleurs artificielles, celle des produits pharmaceutiques en sont des exemples. Grâce à la collaboration de ses hommes de science avec ses industriels, l'Allemagne a créé des industries chimiques sans rivales, dont les produits tiennent le premier rang dans la liste de ses exportations, pour une valeur de 520 millions de francs. De même, elle a pris une sensible avance dans les industries électrotechniques, et, après avoir installé dans l'Empire des réseaux de tramways, de téléphones, des services d'éclairage, elle s'est fait adjuger à l'étranger nombre d'entreprises du même genre.

Nulle source de profit n'est négligée ; à l'exemple de la Suisse sa voisine, l'Allemagne s'organise pour recevoir et retenir les visiteurs étrangers. Berlin abrite ainsi annuellement 800 000 hôtes de passage; Münich, 450 000; Dresde, 260 000. Cette industrie des hôtels, l'Allemagne la transporte hors de ses frontières, dans tout pays où elle promet d'être lucrative; nombre d'hôtels d'Italie, de Sicile, d'Algérie et de la « Côte d'Azur » en France appartiennent à des propriétaires allemands.

V. — COMMERCE

1.—Le commerce extérieur de l'Allemagne n'atteignait pas 7 milliards et demi en 1875 ; il était inférieur à celui de la France. Depuis lors, il l'a fortement dépassé, au point de causer à l'Angleterre de sérieuses appréhensions pour l'avenir. En 1905, la valeur des échanges entre l'Empire et l'étranger s'est élevée à 16 milliards 600 millions de francs.

L'Allemagne, pays de population dense et de grande industrie, achète surtout des produits alimentaires et des matières premières. C'est, par ordre de valeur, des céréales, du coton, des cuirs et peaux, des laines, du bois, du bétail, des semences, de la houille, du café, du cuivre, du fer. Elle vend des produits chimiques, des articles en fer et acier, des cotonnades, de la houille, des machines,

des lainages, du fer, du sucre, des cuirs, des soieries, de la mercerie.

Les principaux fournisseurs de l'Allemagne sont la Russie, les États-Unis, les Iles Britanniques, l'Autriche-Hongrie, la France, la République Argentine, l'Inde, la Belgique, les Pays-Bas. Ses meilleurs clients sont les Iles Britanniques, l'Autriche-Hongrie, les États-Unis, les Pays-Bas, la Suisse, la Russie, la Belgique, la France. L'Allemagne nous achète pour 510 millions de francs de marchandises; elle nous en vend pour 365.

Dans la répartition de ce commerce, il n'est pas de pays du globe qui ne figure : l'Allemagne en effet ne néglige aucune clientèle, et elle divise ses risques. Tandis que le commerce français se fait en presque totalité avec un petit nombre de pays, celui de l'Allemagne s'émiette à l'infini. Une rupture économique ou même une simple élévation de tarifs dans un ou deux États affecterait gravement la France; l'Allemagne en souffrirait beaucoup moins.

Le développement du commerce allemand est la conséquence de toute une organisation. Sans doute, de nombreux Allemands sont établis à l'étranger, et sont pour la mère-patrie des consommateurs et des agents de propagande. Mais il n'a pas suffi de ces bonnes volontés tout acquises. L'Allemand a préparé ses succès économiques, comme il a préparé ses succès militaires, en se mettant à l'école d'autrui. De même que le haut commandement de son armée se formait par l'étude des campagnes napoléoniennes, de même, c'est à l'étranger que les fils des grands commerçants ont demandé le secret des affaires commerciales. Toutes les grandes villes de commerce ont ainsi fait l'éducation de ces commis patients, laborieux, ponctuels, qui, une fois revenus dans leur pays, armés de connaissances et de relations, ont opéré pour leur propre compte. En outre, dans la concurrence où il s'engageait, l'Allemand a apporté ses qualités personnelles : il s'est appliqué à connaître les goûts de ses futurs clients, pour les satisfaire; il s'est déplacé pour les voir; il a correspondu avec eux dans leur langue. Ses consuls

l'ont admirablement renseigné, et il a su mettre à profit leurs renseignements.

Rien ne lui a coûté pour éliminer ses rivaux des marchés détenus par eux. A l'abri des tarifs de protection, les chefs d'industries similaires se sont unis en *cartells* ou associations de production, fixant les prix de vente à l'intérieur, les fixant assez élevés pour en établir de réduits au profit des clients étrangers. Sans doute, avec un pareil régime, le consommateur allemand paie plus cher qu'il ne conviendrait, mais sur le marché du dehors, l'article allemand se présente à un prix si avantageux, qu'il trouve des acquéreurs. Les triomphes du commerce allemand à l'étranger sont faits en grande partie des surcroîts de bénéfices prélevés sur le consommateur national. Il est vrai que, par compensation, les salaires se sont accrus avec le développement des affaires : le journalier prussien qui, avec son salaire d'une semaine, pouvait acheter 30 kilogrammes de seigle en 1840, peut en acheter le double aujourd'hui; de 1840 à 1900, la consommation de café par habitant est passée de 1 kilogramme à $2^{kg},7$; celle du cacao, de 10 grammes à 280 ; celle du riz, de 180 grammes à $2^{kg},4$; celle des harengs, de $1^{kg},8$ à $3^{kg},3$.

2. Transports. — Il est un inconvénient dont l'industrie allemande semblait appelée à souffrir sans remède, c'est la grande distance entre les lieux de production et les ports par lesquels peuvent se faire les expéditions. Alors que Manchester est si près de Liverpool, Gand et Bruxelles d'Anvers, Rouen du Havre, plusieurs heures de chemin de fer sont nécessaires pour se rendre de Cologne, de Barmen, de Leipzig, à Brême ou à Hambourg. Mais l'unification des réseaux, devenus la propriété des États prussien, saxon, bavarois, württembergeois, etc., a permis d'accélérer les services et, pour les marchandises, les distances à parcourir ont été artificiellement réduites par des tarifs appropriés.

C'est ainsi que des tarifs très réduits sont appliqués aux charbons de la Ruhr destinés à Hambourg et à Brême, à ceux de Silésie qu'on expédie à Danzig. D'autres sont attribués aux marchandises envoyées par Hambourg et les navires de la *Deutsche Levante Linie* au Pirée, à Smyrne, à Constantinople, à Odessa et à Alexandrie. Bénéficient également de fortes réduc-

tions les fers et aciers à destination de l'Autriche, le sucre destiné à la Suisse, l'alcool envoyé en France. En sens inverse, les tarifs réduits interviennent pour favoriser l'entrée de matières premières par les ports allemands : ainsi, le coton demandé par les manufactures de Saxe et de Silésie. Ce n'est pas tout : l'expéditeur allemand peut acquitter en une fois les frais d'un envoi à des ports lointains, comme Changhaï, la Nouvelle-Orléans, Valparaiso; il peut établir en toute connaissance son prix de vente et calculer à coup sûr son bénéfice.

Un autre moyen indirect de réduire les distances a consisté dans l'amélioration des voies de communication et de leur rendement. A côté du chemin de fer, les fleuves et canaux sont précieux pour le transport des matières encombrantes : un chaland de 1 000 tonnes rend les services de 100 wagons ordinaires, et la traction en est bien moins coûteuse. L'Allemagne a approfondi, corrigé, dragué ses fleuves, consacré d'importantes sommes au Rhin, à la Weser, à l'Elbe, à l'Oder, à la Vistule, creusé le canal de Dortmund à Emden, amélioré les canaux déjà existants de la plaine du nord. Berlin est devenu le premier port de l'Europe pour la navigation intérieure, et on travaille à le relier à l'Oder par un canal à grande section accessible aux navires de mer (canal de Berlin à Schwedt).

Des chalands de plus de 2 000 tonnes naviguent sur le *Rhin;* des navires de mer de petite taille peuvent remonter jusqu'à Cologne ; des chalands de plus de 1 000 tonnes vont jusqu'à Mannheim et Ludwigshafen ; ceux de 400 tonnes atteignent Strasbourg ; de plus petits ont même pu être conduits jusqu'à Bâle. Francfort, par la canalisation du Main, fait partie de ce réseau, qui se ramifie en Belgique et aux Pays-Bas, ainsi que dans l'est de la France, et dessert 200 000 kilomètres carrés. Charbons, fer, sel, pierres, bois, céréales, sucre, fruits, vin, produits chimiques, telles sont les marchandises que véhicule la batellerie rhénane.

La *Weser*, beaucoup plus courte que le Rhin, avec des eaux basses à la fin de l'été, ne dessert qu'une région

limitée. Elle amène cependant à Brême les bois de la Hesse, les pierres et le ciment de Porta Westphalica, de la verrerie. L'*Elbe* ne saurait non plus se comparer au Rhin ; par les hivers rigoureux, les glaces interrompent son trafic, dans sa vallée moyenne, de six semaines à deux mois ; mais sa longueur et sa direction la rendent bien supérieure en valeur à la Weser. Les travaux de régularisation ont permis aux gros navires de mer d'atteindre Hambourg ; de petits navires venant de la mer du Nord peuvent arriver à Magdebourg ; en amont, la batellerie pénètre jusqu'en Bohême, où des chalands de 400 tonnes arrivent à Prague ; Budweis, sur la Moldau, est le point extrême de cette ligne de navigation qui, de Hambourg, pénètre en pleine Europe Centrale, et qu'il est question d'unir au Danube.

L'*Oder*, que des navires de mer peuvent remonter jusqu'en amont de Stettin, est praticable jusqu'à Breslau pour les bateaux d'un mètre d'enfoncement, et, pour de plus petits, jusqu'à Ratibor. Des canaux l'unissent à l'Elbe, c'est-à-dire lui ouvrent une issue vers la mer du Nord [1], reconstituant ainsi le tracé préhistorique des vallées fluviales ; l'Oder est de même jointe à la basse *Vistule* qui, après sa sortie de la Pologne russe, a été améliorée jusques et y compris son embouchure.

L'Allemagne dispose pour ses transports du plus long réseau ferré de l'Europe, mesurant un total de 56 000 kilomètres de lignes. La longueur des voies navigables est de 13 600 kilomètres, dont 5 600 pour bateaux calant plus de deux mètres. Celles-ci sont particulièrement précieuses pour amener aux ports et en ramener les matières lourdes qui constituent un fret lucratif à la marine marchande, et grâce auxquelles seules les navires modernes peuvent utiliser leur capacité considérable de transport [2]. Elles assurent aux ports d'Anvers et de Rotterdam, dont le commerce allemand fait grand usage, à celui de Brême

1. Des chalands de 400 tonnes peuvent ainsi aller de Hambourg à Kosel sur l'Oder (950 kilomètres).

2. La jauge nette, c'est-à-dire la capacité utilisable, d'un navire comme l'*Amerika*, de Hambourg, est de 13 368 tonneaux, soit 37 925 mètres cubes (1 tonneau = 100 pieds cubes anglais = 2,837 mètres cubes).

et surtout celui de Hambourg, un arrière-pays étendu, c'est-à-dire un vaste domaine d'activité.

A la liste des canaux, il faut ajouter le *canal Empereur Guillaume*, qui unit l'estuaire de l'Elbe à la rade de Kiel. Construit de 1887 à 1895, long de 98 kilomètres, large de 65 mètres à la surface et de 22 au fond, profond de 9 mètres, il assure en tout temps la jonction des forces navales de la mer du Nord et de celles de la Baltique, mais la marine de commerce en fait grand usage, et évite ainsi le détour par le Sund et les fréquentes houles du Kattégat.

3. Côtes. — La majeure partie du commerce extérieur de l'Allemagne se fait par mer, malgré un développement de côtes assez modeste, et les dangers que certaines sections de ces côtes offrent à la navigation. La longueur des côtes de l'Allemagne, 1270 kilomètres, n'est guère que le quart de celle de ses frontières terrestres. Sur la mer du Nord, une longue rangée d'îles et des hauts-fonds étendus ne laissent que d'étroits chenaux qu'il faut baliser et éclairer sous peine des plus graves périls. Sur la Baltique, à part les *föhrden* du Schleswig-Holstein, il n'y a guère de côtes favorables ; des rivages bordés de dunes, des *haffs* aux ouvertures sans profondeur en occupent la plus longue partie.

4. Marine. — Et cependant, l'Allemagne a su s'élever à l'un des premiers rangs parmi les puissances maritimes. Sa flotte marchande compte plus de 2500 voiliers, avec 578 000 tonnes de jauge nette, et près de 1 700 navires à vapeur, avec 1 774 000 tonnes, soit, au total 2 352 000 tonnes, le double de la marine marchande française. Les ports allemands ont reçu en 1904, plus de 95 000 navires, et plus des 3/4 de leur mouvement s'est fait sous pavillon allemand.

Ainsi, une étendue limitée de côtes suffit au déploiement d'une grande activité maritime. Ce n'est pas tout : cette activité se concentre de plus en plus dans les ports de la mer du Nord, par lesquels se fait plus des 2/3 du mouvement maritime de l'Empire. Alors que le mouvement total de Hambourg, entrées et sorties, approche de 19 mil-

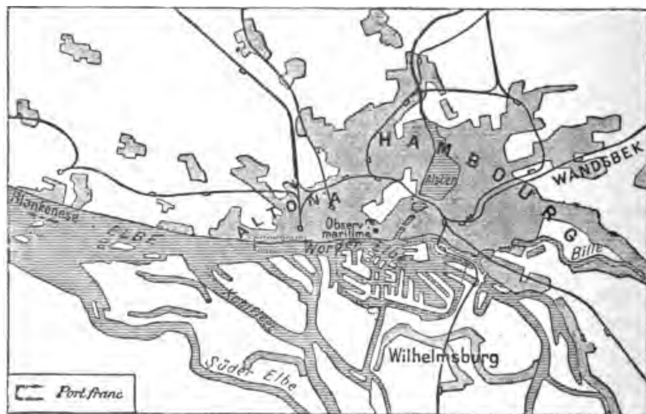
lions de tonneaux (jauge nette), que celui de Brême et de son annexe Bremerhaven dépasse 5 millions et demi, Stettin, le premier des ports de la Baltique, n'enregistre qu'un mouvement d'un peu plus de 3 millions de tonneaux.

Il n'en a pas toujours été ainsi : en 1860 encore, le mouvement des ports de la Baltique dépassait celui des ports de la mer du Nord ; en 1874, la flotte à voiles des ports de la Baltique dépassait le tonnage de celle de la mer du Nord. Mais de nouvelles conditions économiques firent alors pencher la balance en faveur des ports du nord-ouest : les ports de la Baltique devaient leur activité à l'arrivée des grains, de la laine et du bois ; quand les grains vinrent des États-Unis et de la République Argentine, la laine de l'Australie et de la République Argentine, quand la houille remplaça le bois comme moyen de chauffage et quand le fer se substitua à lui dans les constructions, le rôle des ports de la Baltique fut bien amoindri. En même temps, le développement de la marine à vapeur accroissait les relations avec l'Amérique du Nord, dont les grains, les viandes, le coton et le pétrole allèrent naturellement débarquer dans les ports du nord-ouest.

5. Grands ports de commerce. — *Hambourg* est le premier port de commerce de l'Allemagne et du continent. Il est situé sur l'Elbe, à 108 kilomètres de la mer, au point de jonction entre la navigation maritime et la batellerie fluviale. Sa part dans le commerce allemand est de 34 p. 100 des exportations, de 28 p. 100 des importations. Plus de 25 000 navires entrent ou sortent annuellement.

La marée élève en moyenne de 1m,90 le niveau de l'Elbe à Hambourg. Des dragages ont permis aux navires de 8 mètres de tirant d'eau d'entrer à la pleine mer ; mais à marée basse, la profondeur excède à peine 6 mètres. Aussi les gros navires, dont le port de Hambourg possède de remarquables spécimens, doivent-ils s'alléger dans l'avant-port de Cuxhaven, à l'embouchure, où ils trouvent les 10 mètres de fond qui leur sont nécessaires à pleine charge.

Hambourg était resté jusqu'en 1888 en dehors du système des douanes de l'Empire. Comme condition de son accession, la ville stipula le maintien d'un *port franc* à l'intérieur du port proprement dit, et, de son côté, l'Empire participa aux frais des travaux d'agrandis-



L'Elbe et le port de Hambourg.

sement. Les marchandises qui entrent dans le port franc sont déchargées sans subir de visite douanière, et c'est sans visite qu'elles peuvent repartir à l'étranger, après avoir subi, dans l'intérieur du port franc, les transformations et transbordements nécessaires. Seules, celles qui sont destinées à l'intérieur de l'Empire ont à acquitter les droits à la sortie du port franc.

Il en résulte une simplification des opérations qui fait rechercher Hambourg par le commerce de transit et d'expédition, et en fait un gigantesque entrepôt. Le même système de zones franches existe d'ailleurs à Brême et à Bremerhaven, à Emden, à Stettin et à Danzig.

La navigation maritime dispose à Hambourg et Cuxhaven de 267 hectares de surface d'eau, de plus de 19 kilo-

mètres de quais, d'un puissant outillage de chargement et de déchargement, de magasins spacieux, et de 158 kilomètres de voies ferrées pour le service du port. Des chantiers de constructions navales et de réparations complètent les aménagements de Hambourg, pendant que l'*Observatoire maritime* recueille les renseignements pratiques et rédige les instructions nautiques pour la sécurité et la célérité de la navigation.

L'amélioration du cours de l'Elbe et des canaux qui unissent l'Elbe à l'Oder a fait de Hambourg le port de tout le centre, de tout le sud-est de l'Allemagne, et celui de la Bohême. Les chalands accostent les gros navires dans le port même, et ainsi est assuré le transport économique entre les bassins de Hambourg et le centre de l'Europe.

La valeur moyenne des marchandises exportées de Hambourg n'est que de 180 francs par tonne, alors qu'elle est de 270 à Anvers, de 330 à Londres, de 680 dans les ports français. Or, Hambourg exporte pour 3 milliards de francs de marchandises. On voit ainsi quel est le volume de ces articles d'exportation, et l'on s'explique que le fret ne manque pas aux énormes cargoboats de Hambourg, alors que la marine marchande française souffre de sa pénurie.

Hambourg exporte les fers bruts et les fers ouvrés, les tissus de laine et de coton, l'alcool, le ciment, le sucre, les outils, la quincaillerie, la verrerie, les machines, les meubles, les couleurs industrielles, les produits céramiques, les instruments de musique. A l'importation arrivent les blés de Russie et d'Amérique, du charbon anglais, des viandes, des métaux, du coton, du pétrole, du café, des épices, des nitrates, du tabac. Le monde entier est en relations avec Hambourg, et il n'est pas de produit qui ne se décharge sur ses quais. C'est ce qui fait que, malgré le chiffre de ses transactions, Hambourg n'occupe pour aucune spécialité, sauf peut-être pour les cafés, une situation dominante sur les marchés, alors que Brême, avec un commerce beaucoup moindre, fixe les cours du coton, du pétrole et du tabac.

Au port de Hambourg appartient plus de la moitié du tonnage de la marine de commerce de l'Allemagne, répartie entre 298 voiliers et 596 navires à vapeur. C'est à Hambourg qu'a son siège la plus puissante Compagnie de navigation à vapeur qu'il y ait au monde, la *Hamburg-Amerika-Linie*, avec ses 147 navires à flot d'une jauge brute de près de 700 000 tonneaux, presque tous des navires de vitesse moyenne mais de grande capacité, affectés surtout au transport des marchandises, affrontant partout la concurrence avec les armateurs étrangers, combinant en revanche ses services avec ceux de Compagnies allemandes comme le *Norddeutscher Lloyd* de Brême.

D'autres lignes qui ont leur point de départ à Hambourg sont : la *Hamburg-Südamerika*, la ligne *Kosmos*, la *Deutsch-Australische*, la *Woermann*, la *Deutsche-Ostafrika*, la *Deutsche-Levante-Linie*. De Hambourg partent 82 itinéraires réguliers de navigation à vapeur pour l'Europe, 36 pour le reste du monde ; au total, 118, dont 71 desservis par navires allemands.

L'extension du commerce de Hambourg s'est traduite par l'accroissement rapide de sa population. Hambourg est aujourd'hui la deuxième ville de l'Empire, avec plus de 800 000 habitants ; à côté d'elle, la ville prussienne d'*Altona* en renferme 179 000. Avec Wandsbek, Harburg, et autres villes de la banlieue, l'agglomération dépasse sensiblement un million d'individus.

Auprès du mouvement maritime de Hambourg, les 2 360 000 tonneaux qui représentent celui de *Brême* sont un chiffre relativement bien modeste. Les conditions en effet sont tout autres : la Weser n'a ni la longueur, ni le volume, ni le réseau de canaux de jonction que possède l'Elbe. Brême, à 125 kilomètres de l'embouchure, n'offre à haute mer que $5^{m},50$ de profondeur dans son port, et les chalands de 350 tonnes ne trouvent en amont que 350 kilomètres de parcours. Aussi Brême a dû aménager pour les besoins de la navigation son avant-port de *Bremerhaven*, sur le bas fleuve, où les navires trouvent des profondeurs de 8 mètres à mer basse, de $11^{m},50$ à la pleine mer. Le

mouvement y dépasse 3 200 000 tonneaux, et l'on peut l'ajouter à celui de Brême, car c'est à Brême que demeure le siège des grandes entreprises de navigation et de commerce.

Malgré des conditions relativement défavorables, Brême reste le second port de l'Allemagne. Le grand mouvement d'émigration vers l'Amérique, qui se dessina à partir de 1825, se fit en majeure partie par ce port. Ce fut pour le conserver que Brême construisit ses paquebots, à voiles d'abord, à vapeur ensuite, et elle lui dut en échange de recevoir d'Amérique des articles tels que le coton, le tabac, plus tard le pétrole, pour lesquels elle domine encore le marché allemand, de même qu'en fait de navigation, elle garde comme spécialité le transport des passagers et les services à grande vitesse[1]. Le *Norddeutscher Lloyd* possède la seconde flotte à vapeur de l'Allemagne et du monde, 76 navires d'une jauge de 484 000 tonneaux (jauge brute), à laquelle il faut joindre toute une flotte occupée au cabotage en Extrême-Orient.

C'est à cette puissante Compagnie qu'appartiennent les paquebots rapides tels que le *Kaiser Wilhem der Grosse*, le *Kronprinz Wilhem*, le *Kaiser Wilhem II*, auxquels se joindra bientôt la *Kronprinzessin Cecilie*, qui gagnent New-York à la vitesse de 23 à 23 nœuds et demi (45 km,5 à l'heure). Mais cette spécialité n'exclut pas l'entretien des navires de grande capacité et d'allure moyenne, à côté des paquebots rapides vers l'Amérique du Nord, l'Extrême-Orient, l'Australie, auxquels l'Office impérial des postes confie l'acheminement de ses correspondances.

Le port d'*Emden*, à l'extrémité nord-ouest du territoire, dispose du canal de Dortmund, accessible aux bateaux de 600 tonnes, reçoit les minerais de Suède, les céréales, et expédie les charbons de Westphalie.

Sur la Baltique, *Lübeck*, qui fut autrefois la reine des villes de la Hanse, n'a plus qu'un rôle local, mais sa

1. En 1904, 241 000 émigrants se sont embarqués à Brême et à Hambourg (105 000 provenant de Russie, 57 000 d'Autriche, 51 000 de Hongrie et seulement 22 000 d'Allemagne).

situation a été améliorée par la création d'un canal de la Trave à l'Elbe, praticable aux bateaux de 1 000 tonnes. Le premier des ports de la Baltique est aujourd'hui *Stettin*, sur la basse Oder, à qui le voisinage de Berlin et la voie navigable de l'Oder vers la Silésie donnent des éléments de trafic que Hambourg n'accapare pas entièrement: Stettin reçoit des minerais de fer de Suède, des bois et des céréales, et exporte du sucre. *Danzig* et *Königsberg*, malgré les améliorations techniques de leurs ports, sont trop près de la frontière russe et de sa ligne de douanes pour posséder beaucoup plus qu'une activité localisée.

VI. — L'ALLEMAGNE DANS LE MONDE

Les importations de l'Allemagne dépassent de 2 milliards de francs ses exportations, mais la différence est couverte, et au delà, par les profits que le pays recueille de ses entreprises à l'étranger. Par ses capitaux et par la présence de nombre de ses nationaux[1] dans toutes les parties du monde, l'Allemagne exerce une influence considérable dont est faite en grande partie sa prospérité économique; elle est, d'un terme dont elle se plaît à se qualifier, une *Weltmacht*, une « puissance universelle ».

Des capitaux allemands ont servi à la construction de chemins de fer dans l'empire turc, en Chine, au Venezuela. Des Allemands possèdent des vignobles en Palestine, des sucreries en Égypte, des plantations de café au Brésil et en Amérique Centrale. Les banques allemandes en Turquie et dans la République Argentine sont de puissants moyens d'action et d'influence.

Le prestige acquis par les victoires militaires a été, pour ainsi dire, monnayé. L'Allemagne a envoyé des instructeurs en Turquie, au Japon, et, en retour, elle a fourni du matériel de guerre à l'un de ces pays, des produits manufacturés à l'autre. Ses universités, où la clientèle étrangère est nombreuse, pro-

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 98, carton 4.

pagent parmi celle-ci le goût des articles de librairie, de pharmacie, de chirurgie, d'optique qu'elle a appris à connaître ; en fin de compte, c'est le commerce national qui bénéficie de cet ascendant moral.

1. Émigration allemande. — Depuis 1821, plus de 3 millions d'émigrants se sont embarqués dans des ports allemands à destination de l'*Amérique du Nord ;* en y ajoutant ceux qui sont partis par Anvers et le Havre, on arrive à un total de plus de 6 millions.

Des Allemands nés en Allemagne ou issus en Amérique de parents allemands forment aujourd'hui 5 p. 100 de la population des Etats-Unis. Ils représentent les 2/5 de la population de Milwaukee (Wisconsin), 41 p. 100 de celle de Cincinnati, 40 p. 100 de celle de New-York, 37 p. 100 de celle de Chicago, de Saint-Louis, 24 p. 100 de celle de San-Francisco, et même 12 p. 100 de celle de la Nouvelle-Orléans. Journaux, écoles, églises, sociétés, entretiennent la cohésion de ces groupements, et, malgré la naturalisation, les relations avec la mère-patrie ne cessent pas. L'*Alldeutscher Verband* et l'*Allgemeiner Deutscher Schulverein* veillent de loin sur ces communautés germaniques du dehors, cultivent les souvenirs et maintiennent leur unité morale.

D'autres régions vers lesquelles s'est dirigée l'émigration allemande sont : le *Brésil*, où l'on compte 400 000 Allemands, dont 250 000 dans l'État de Rio Grande do Sul, 60 000 dans celui de Santa Catarina ; l'*Australie*, où il y en a plus de 100 000, notamment dans le Queensland et l'Australie méridionale ; l'*Afrique australe*, où l'on en trouve plus de 40 000 ; le sud du *Chili*, la *République Argentine*. Mais, en dehors de ces forts groupements, il n'est pas de place de commerce au monde qui ne possède sa colonie allemande.

En Europe, indépendamment de l'extension de la langue allemande en dehors des frontières de l'Empire, qui fait que plus de 11 millions d'habitants de l'Autriche-Hongrie parlent allemand, il existe en Russie de nombreux Allemands dans les Provinces baltiques ; la colonisation en a établi d'autres sur la Basse-Volga, en Nouvelle-Russie, en Bessarabie et au Caucase, sous Catherine II et ses successeurs ; nombreux sont les industriels allemands qui se sont établis en Pologne russe, quand les

tarifs douaniers russes ont réduit l'importation de produits fabriqués à l'étranger. Il y a 112 000 sujets allemands en Suisse, 87 000 en France, 54 000 en Belgique, 32 000 aux Pays-Bas, 11 000 en Italie.

En Asie, il faut citer les colonies de cultivateurs et de vignerons allemands établies en Palestine, autour de Caïpha, de Jaffa, de Jérusalem.

On cite un mot du prince de Bismarck : « L'Angleterre a des colons et des colonies; la France a des colonies et n'a pas de colons ; l'Allemagne a des colons, mais n'a pas de colonies. » Pendant assez longtemps l'Allemagne s'est contentée de ces colonies qui ne lui appartenaient pas. Mais un jour est venu où elle a voulu posséder en propre des territoires sur lesquels elle pût diriger ses émigrants, ou tout au moins ses capitaux.

Le nombre des émigrants, même après l'établissement de l'Empire, restait considérable. Il avait atteint, en 1881, le chiffre de 203 000 ; en 1892, il dépassait encore 116 000. Depuis lors, il est vrai, on l'a vu sensiblement décroître, à mesure que s'accusaient les succès de l'industrie et du commerce de l'Empire, pour n'être plus que de 22 000 en 1901, moins de 28 000 en 1904, dirigés presque tous, comme par le passé, vers les États-Unis.

Tard venue dans la recherche de domaines encore vacants, l'Allemagne n'a guère pu occuper du reste que des pays peu propres à servir de colonies de peuplement; presque tous sont situés dans la zone intertropicale, et il s'agit surtout d'y créer des cultures et des exploitations de produits coloniaux, ainsi que des débouchés à l'industrie nationale.

2. Colonies allemandes. — Par une série d'annexions et de protectorats, d'achats et de cessions, l'Allemagne possède aujourd'hui un domaine colonial de 2 600 000 kilomètres carrés, c'est-à-dire un peu moins du quart de celui de la France. Il comprend : 1° en Afrique, l'Afrique Orientale allemande, la colonie de Togo, celle du Kameroun, le Sud-Ouest africain allemand ; 2° dans le

Pacifique, une partie de la Nouvelle-Guinée, l'archipel Bismarck, une partie des îles Salomon, les îles Palaos, Carolines, Mariannes et Marshall, et une partie des îles Samoa ; 3° en Asie, le territoire de la baie de Kiao-tchéou, en Chine, concédé à bail. La population de cet empire colonial est d'environ 12 millions d'individus, mais l'Allemagne, en dehors des forces militaires et de police qu'elle y entretient, n'y compte pas 6 000 de ses nationaux.

Colonies d'Afrique. — L'Afrique Orientale allemande s'étend de la côte de l'Océan Indien aux lacs Nyassa, Tanganika, Kivou et Victoria, sur une superficie de 995 000 kilomètres carrés, entre 4°40' et 10°40' de latitude sud. Les débuts de la colonisation ne remontent qu'à 1884, date de la conclusion de traités de protectorat avec des chefs indigènes. Les limites de l'Afrique Orientale allemande ont été fixées en 1890 par un traité avec l'Angleterre, qui entra en possession des îles de Zanzibar et de Pemba contre l'abandon à l'Allemagne de l'île de Helgoland dans la mer du Nord. Dans ces limites, l'Afrique Orientale renferme environ 6 700 000 habitants.

Au delà d'une rangée de coraux et d'une zone côtière étroite, commence un plateau qu'interrompent divers massifs anciens ; une zone d'effondrement dirigée du sud vers le nord, avec accompagnement de cônes volcaniques dont le plus élevé est le *Kilimandjaro* (6 010 mètres) à la lisière de l'Afrique Orientale britannique, sépare ce plateau d'un autre plateau qui aboutit lui aussi à une zone effondrée, celle dans laquelle sont les grands lacs de l'ouest.

Malgré la situation en latitude, bien des parties de l'Afrique Orientale souffrent de la sécheresse. Seuls, les massifs anciens, et quelques pays comme le *Kondé* dans le sud, le *Rouanda* dans le nord-ouest, possèdent une végétation forestière et de beaux herbages ; ailleurs, c'est la steppe qui règne. La population indigène, qui se compose de *Souahili* le long de la côte, c'est-à-dire de métis, de nègres et d'Arabes, de nègres *Bantou* dans l'intérieur, pratique surtout l'agriculture, et, accessoirement,

l'élevage du mouton et de la chèvre; l'entretien du bœuf est limité aux régions qu'épargne la mouche tsé-tsé.

La colonie manque de bons ports, malgré les améliorations faites à *Dar-es-Salam*, sa capitale. L'attribution à l'Angleterre de Zanzibar, port par lequel se faisait presque tout son commerce, lui a porté un réel préjudice. De même que, dans l'ouest, la France s'est laissée devancer par la Belgique dans la construction d'un chemin de fer unissant la côte à la section navigable du Congo, de même l'Allemagne a été distancée par l'Angleterre, qui a construit la ligne ferrée allant de la côte au lac Victoria, de Mombas à Port-Florence. Mais il existe quelques tronçons de chemins de fer, de bonnes routes; le télégraphe va jusqu'au lac Tanganika; des postes militaires entre lesquels se répartissent 2400 hommes de troupes et de police assurent les communications.

Après Kiao-tchéou, l'Afrique Orientale est la plus commerçante des colonies allemandes, avec un chiffre d'échanges, encore modeste d'ailleurs, 29 millions de francs. La colonie exporte du caoutchouc, des peaux, du coprah, de la cire, des fibres textiles, du café; elle importe des cotonnades, du riz, du fer et des objets en métaux. Les 3/5 de son commerce se font avec la métropole.

La colonie de **Togo**, sur le golfe de Guinée, a été fondée en 1884, à la suite de la création de factoreries par des négociants hambourgeois et brêmois sur cette côte. Elle couvre aujourd'hui 87200 kilomètres carrés, et va vers le nord jusqu'à 11° de latitude. La population est d'environ un million et demi d'individus. Le gouvernement de la colonie est à *Lomé*, sur la côte, station pourvue d'un appontement. Le commerce est de 13 millions de francs, consistant dans l'exportation d'huile et d'amandes de palme, d'ivoire et d'arachides, de caoutchouc, dans l'importation de cotonnades, de tabac et de spiritueux.

C'est également en 1884 que le pavillon allemand a été hissé au Kameroun, d'où une série d'explorations et de traités a étendu la colonie jusqu'au lac Tchad et au delta

du Chari en franchissant la haute Bénoué. La colonie du **Kameroun**, ainsi nommée d'un haut massif volcanique situé au bord de la mer (4 070 mètres), s'étend sur 495 600 kilomètres carrés, soit à peu près la superficie de l'Espagne, avec environ 3 millions et demi d'habitants. A une région côtière longue de 320 kilomètres, large de 20, brûlante, humide et malsaine, font suite des plateaux plus frais et plus salubres, mais une large bande de forêts les sépare du rivage, et l'exploitation économique en est à peine commencée. Le siège du gouvernement est à *Duala*, sur la côte, le principal établissement de la colonie avec *Viktoria*. C'est autour de cette dernière station que se sont établies les plantations européennes, aidées par un jardin d'essai, et la culture du cacao y donne de bons résultats. Le commerce est de près de 22 millions de francs, consistant dans l'exportation de caoutchouc, d'huile de palme, d'ivoire et de cacao, et dans l'importation habituelle de tissus et vêtements, d'objets en métal, de riz, d'alcool et d'armes à feu.

La colonie du **Sud-Ouest africain allemand** procède de l'acquisition de la baie d'Angra Pequeña en 1883 par une maison de Brême. Placé sous le protectorat allemand, le nouvel établissement a servi de point de départ à la création d'une vaste colonie, que les traités ont étendue vers le nord-est, « en bec d'oiseau », jusqu'au Zambèze, et qui, allongée sur 1 350 kilomètres de côtes entre 17°16' et 28°38' de latitude sud, couvre une superficie de 835 000 kilomètres carrés, équivalente à l'Allemagne et à l'Italie réunies. Il est vrai que ce vaste domaine est en grande partie aride, et que la population n'y est guère que de 200 000 habitants. Mais on y trouve des plateaux de 1 500 à 1 600 mètres d'altitude, avec de l'herbe excellente pour la nourriture du bétail, et les indigènes *Herrero* vivent de l'élevage des bêtes à cornes. C'est à cette occupation que se vouaient la plupart des 3 000 colons allemands installés dans ces régions élevées et salubres, avant la récente insurrection indigène. C'est aussi sur ces plateaux, à 1 600 mètres d'altitude, qu'est la capitale

de la colonie, *Windhoek*, avec sa forteresse, ses fontaines et ses jardins, communiquant par chemin de fer avec le port de *Swakopmund*. Le bétail, le guano, les peaux, sont, en temps normal, les articles exportés par la colonie, pendant qu'à l'entrée figurent les fers et objets en métal, le riz, les grains, les farines, les vêtements et la bière.

Colonies du Pacifique. — La plus étendue des possessions allemandes dans le Pacifique, c'est le *Territoire de l'Empereur Guillaume*, c'est-à-dire la partie nord-est de la Nouvelle-Guinée, avec 179 000 kilomètres carrés de superficie. Là aussi c'est l'année 1884, décisive dans l'histoire de la colonisation allemande, qui marqua la prise de possession officielle. Mais l'exploitation est à peine commencée : en arrière d'une côte où la chute annuelle de pluie dépasse 6 mètres au port de Finschhafen, une végétation exubérante, les fièvres, et un relief assez accidenté rendent la pénétration difficile. Quelques plantations de tabac, de coton et de cocotiers ont été créées le long de la côte, auprès des ports de *Friedrich-Wilhelmshafen* et *Berlinhafen;* mais, faute de pouvoir y employer comme travailleurs les *Papoua* de l'île, il a fallu appeler des Chinois, des Javanais et des Mélanésiens. Le commerce de la colonie est encore minime.

Le gouverneur de la Nouvelle-Guinée allemande réside en dehors de l'île, à *Herbertshöhe* dans l'île de la Nouvelle-Poméranie. Cette île, celles de Nouveau-Mecklembourg, Nouveau-Hanovre, Nouveau-Lauenbourg, constituent l'*archipel Bismarck* (autrefois, îles de Nouvelle-Bretagne), qui, avec Bougainville et Buka, deux des *îles Salomon*, forment, avec la Nouvelle-Guinée allemande, un seul et même gouvernement. Leur superficie totale est de 57 000 kilomètres carrés. Elles sont sensiblement plus salubres que la Nouvelle-Guinée, mais, là aussi, l'exploitation est encore peu avancée.

La Nouvelle-Guinée allemande et les archipels qui lui sont rattachés ne renferment que 380 000 habitants environ ; on n'y compte guère que quelques centaines d'Allemands.

A la suite de la guerre avec les États-Unis, qui la priva de presque tout son empire colonial, l'Espagne, qui avait dû céder aux États-Unis les Philippines et Guam, la principale des Mariannes, a vendu à l'Allemagne, en 1899, le reste des *Mariannes*, les *îles Palaos* et les *Carolines*. Ces îles, de petites dimensions, sont pour la plupart faites de coraux; quelques-unes des Mariannes sont volcaniques. Au total, elles ne dépassent guère 2 000 kilomètres carrés, dispersés sur une vaste étendue océanique, et ne comptent que 36 000 habitants.

A l'est des Carolines, les *îles Marshall*, à l'Allemagne depuis 1885, sont un petit groupe d'atolls de 400 kilomètres carrés, avec 15 000 habitants.

La principale production de ces îles consiste en coprah. C'est aussi celle des *îles Samoa*, groupe situé au sud de l'équateur, et dont les principales îles, *Savaï* et *Oupolou*, appartiennent à l'Allemagne, avec 2 588 kilomètres carrés et 33 000 habitants. La population indigène appartient à la belle race polynésienne; les îles, au climat chaud et peu variable, avec une riche végétation, passent pour « les perles du Pacifique ». Le siège du gouvernement est au port d'*Apia*, dans l'île d'Oupolou.

Kiao-tchéou. — A la suite du massacre de missionnaires allemands dans la province chinoise du Chantoung, l'Allemagne a reçu à bail la baie et le petit territoire de *Kiao-tchéou* dans cette province, une des plus riches et des plus populeuses de la Chine (1898). Elle y a aménagé le port de *Tsing-taou*, où elle a mis garnison, construit un chemin de fer qui atteint Tsi-nan-fou, capitale de la province, et s'est réservé des privilèges pour l'exploitation des mines de fer et de houille situées sur le parcours de la voie. De toutes les possessions allemandes, Kiao-tchéou est celle dont le commerce est le plus élevé; il dépasse 80 millions de francs, mais seulement 1/8 se fait avec l'Allemagne.

Dans la création de colonies, l'Allemagne se flattait de pouvoir profiter des expériences faites par des puissances

coloniales plus anciennes, et d'éviter bien des frais et bien des déboires. L'exploitation de ses nouveaux domaines a été tentée selon toutes les règles, et cependant les résultats sont encore minces. Les colonies demeurent encore une charge financière pour la métropole; elles ne renferment, en dehors des fonctionnaires et des troupes, qu'un nombre infime de colons; leur commerce, bien qu'en progrès, n'est que de 157 millions de francs, dont 37 p. 100 seulement avec la métropole, et, dans ses rapports avec les indigènes, l'Allemagne n'a pas toujours adopté l'attitude qui prévient les troubles et les mécontentements, sources d'insurrections.

VII. — L'ALLEMAGNE IMPÉRIALE

1. — Après un long morcellement politique, qui fut une cause de faiblesse et de stagnation économique, l'Allemagne a réalisé les désirs d'unification que formulaient au début du XIXe siècle ses écrivains, ses professeurs et ses hommes d'État. Préparée par le *Zollverein* ou union douanière qui engloba des territoires de plus en plus nombreux, cette unification a été réalisée en 1871 par l'attribution de la dignité impériale au roi de Prusse, à titre héréditaire. L'Allemagne, bien qu'elle continue à se diviser en 26 États, dont quatre royaumes (Prusse, Bavière, Saxe et Württemberg), 6 grands-duchés, 5 duchés, 7 principautés, 3 villes libres (Hambourg, Brême, Lübeck), un territoire d'Empire (l'Alsace-Lorraine annexée), n'est en réalité qu'une Confédération dont les membres sont étroitement subordonnés au chef de l'ensemble, le roi de Prusse, qualifié d' « Empereur allemand. »

Préparé par les victoires de la Prusse sur l'Autriche et les États secondaires de l'Allemagne en 1866, l'Empire allemand est né des succès de l'Allemagne coalisée contre la France en 1870-1871. L'Alsace-Lorraine, conquête commune des États allemands, est occupée par des forces

militaires appartenant aux principaux d'entre eux[1] et n'appartient en propre à aucun. Ce pays, arraché par la force, forme donc la pierre angulaire de l'édifice impérial ; les nécessités de sa conservation unissent entre eux les États confédérés, et c'est parce que l'unification a valu à l'Allemagne un prestige politique et un essor économique inespérés, qu'elle attache tant de prix à la possession de l'Alsace-Lorraine.

Les divers États, que l'organisation impériale a subordonnés à la Prusse, gardent chacun une certaine autonomie, leurs maisons régnantes, leurs couleurs nationales. Mais au-dessus de ces divers gouvernements s'est établi le gouvernement de l'Empire, avec son chancelier et son parlement, subdivisé en *Bundesrat* et en *Reichstag*.

C'est le gouvernement impérial qui règle les rapports avec les puissances étrangères ; en dehors des budgets particuliers des Etats, il a son budget propre. Il existe une Banque impériale, un Tribunal d'Empire. La marine de guerre est exclusivement impériale. Si les rois de Bavière, de Saxe, de Württemberg ont leurs ministères de la guerre, l'effectif de l'armée est fixé par le Parlement impérial, tous les contingents de l'Allemagne portent la cocarde de l'Empire en plus de leurs cocardes spéciales, et, en temps de guerre, c'est le roi de Prusse, en sa qualité d'empereur allemand, qui prend le commandement de toutes les forces de terre et de mer.

2. L'armée allemande. — « La guerre, disait Mirabeau à la fin du XVIII[e] siècle, est l'industrie nationale de la Prusse. » Victorieuse des États secondaires de l'Allemagne, la Prusse s'est appliquée à les réorganiser militairement, leur a imposé ses méthodes d'instruction, son armement, et, en un temps très court, celui qui s'est écoulé de 1866 à 1870, elle a transformé des contingents considérés comme de médiocre valeur en troupes qui ont figuré fort honorablement sur les champs de bataille. Mais, même en dehors de ces temps troublés où, selon le mot du maréchal de Moltke, « les étuis de cartouches

1. Sur 79 bataillons d'infanterie stationnés en Alsace-Lorraine, 59 sont prussiens, 7 bavarois, 6 badois, 3 saxons, 3 württembergeois, 1 mecklembourgeois.

sont les papiers qui trouvent en Bourse les meilleurs cours, » le service militaire pratiqué par tous les Allemands dans des conditions identiques et sous des uniformes de moins en moins différents, efface les derniers restes de particularisme et enracine le sentiment de l'unité nationale. Et il n'est pas téméraire d'attribuer aux habitudes prises sous les drapeaux les méthodes de discipline et de persévérance auxquelles les industriels et les commerçants de l'Allemagne sont redevables de leurs succès dans la concurrence universelle.

L'organisation de l'armée a été sans cesse perfectionnée ; ses effectifs, fixés par la Constitution à 1 p. 100 de la population recensée, se sont accrus en même temps que cette population, et dans une proportion supérieure même. De 467 000 hommes en 1872, l'armée allemande est passée au chiffre de 620 000 aujourd'hui.

Dans la répartition des charges militaires, l'Allemagne reste fidèle aux vieux principes de la Prusse du passé. Le séjour sous les drapeaux est réduit au minimum de temps nécessaire à l'instruction de chaque arme. Le service de première ligne, en temps de guerre, est demandé de préférence aux classes jeunes de la nation.

En vertu du premier de ces principes, la durée du service en temps de paix a été réduite à deux ans pour la plupart des armes : elle est de trois ans dans la cavalerie et l'artillerie à cheval, mais s'abaisse à six mois pour une partie des troupes du train et des services administratifs. Il est vrai qu'en retour de ces concessions, un plus grand nombre de recrues sont annuellement appelées ; mais l'Allemagne trouve facilement les 245 000 conscrits nécessaires parmi les 500 000 jeunes gens que comprend chaque nouvelle classe de recrutement. Quant au second principe, il est aisé de voir que l'application s'en ferait sans peine : il suffirait à l'Allemagne de joindre à l'armée présente sous les drapeaux les quatre classes de la réserve pour réunir en peu de jours 1 500 000 combattants, et, ce qu'il importe de remarquer, des combattants de 20 à 27 ans seulement, gardant encore le souvenir de l'instruction reçue, entraînés par des périodes d'exercices, exempts pour la plupart des soucis et des charges de famille qui pèsent sur de plus âgés.

Cela n'empêche pas qu'à ces forces de premier choc l'Allemagne soit en état d'ajouter la *landwehr*, comprenant, en deux bans,

les hommes de 27 à 32 et de 32 à 39 ans ; enfin, le *landsturm*, formé des hommes de 17 à 20 et de 39 à 45 ans. Ce sont ces puissantes ressources en contingents presque tous instruits qui permettraient de continuer et d'étendre les opérations de guerre, de constituer des formations actives de seconde ligne, de garder le territoire occupé au delà de la frontière, de défendre le territoire national s'il était envahi. La landwehr a pris une part importante dans les opérations de siège et la garde des communications en 1870-1871.

3. Répartition des forces allemandes. — L'armée allemande, en temps de paix, est répartie en



Répartition des forces allemandes.

23 corps d'armée : 1° le corps de la garde royale de Prusse ; 2° 19 corps numérotés de 1 à 19, dont le 13e est fourni par le Württemberg, le 12e et le 19e par la Saxe ; 3 corps d'armée bavarois numérotés à part, et qui ne passent sous le commandement de l'empereur qu'en temps de guerre.

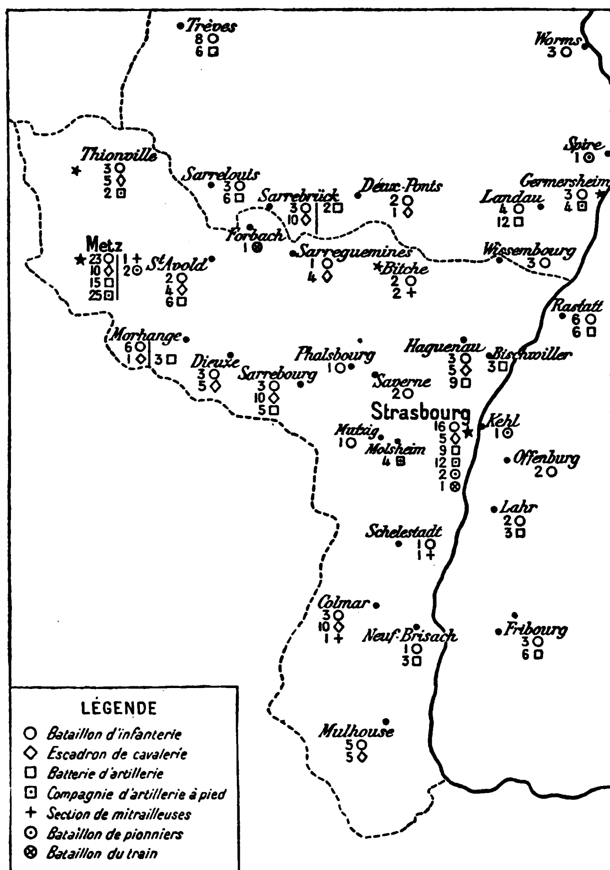
Les quartiers généraux de ces 23 corps sont les suivants : garde royale de Prusse, *Berlin;* 1er corps, *Königsberg ;* 2e *Stettin;* 3e *Berlin;* 4e *Magdebourg;* 5e *Posen;* 6e *Breslau;* 7e *Münster ;* 8e *Coblenz;* 9e *Altona;* 10e *Hanovre;* 11e *Cassel;* 12e *Dresde ;* 13e *Stuttgart ;* 14e *Karlsruhe ;* 15e *Strasbourg ;* 16e *Metz;* 17e *Danzig ;* 18e *Francfort-sur-le-Main;* 19e *Leipzig ;* 1er corps bavarois, *Münich;* 2e *Wurzbourg;* 3e *Nuremberg.*

A chacun de ces corps d'armée, la garde exceptée, est affectée une région de territoire. Un simple coup d'œil jeté sur la carte montre combien ces régions sont d'inégale étendue, et combien la répartition des troupes est peu en rapport avec celle de la population. C'est que tout a été subordonné aux besoins de l'instruction et à la facilité du passage aux opérations du temps de guerre. il est des villes populeuses qui n'ont pas de garnisons ou n'en ont que d'insignifiantes ; en revanche, 36 garnisons comprennent des troupes de toutes armes, pour le plus grand profit de l'instruction, et chaque région de corps d'armée possède au moins un camp d'exercices pour manœuvres combinées.

C'est naturellement aux deux frontières de Russie et de France que sont accumulées dès le temps de paix, le plus de forces combattantes. Pour donner une idée de cette agglomération intense, nous signalerons la présence, en Alsace-Lorraine seulement, de tout près de 80 000 hommes de troupes, soit plus de 1/8 de l'armée allemande massé sur moins de 1/37 de la superficie de l'Empire, soit une moyenne de 11 soldats pour deux kilomètres carrés. Si la « densité kilométrique militaire » était la même dans tout l'Empire, ce n'est pas 620 000 hommes, mais 2 940 000 que l'Allemagne aurait sous les drapeaux. Metz renferme la plus nombreuse garnison de l'Empire, 23 000 hommes ; Strasbourg, plus de 15 000; Morhange, qui n'est guère qu'un village, 4 600.

Cette masse de combattants dispose d'un système très complet de chemins de fer. L'Empire est sillonné par 56 000 kilomètres de voies ferrées, réseau le plus développé de l'Europe, 19 lignes franchissent le Rhin entre Bâle et la frontière des Pays-Bas, 9 débouchent entre Metz et Strasbourg.

Sur le Rhin s'alignent les places fortes de *Strasbourg*, *Germersheim*, *Mayence*, *Coblenz*, *Cologne*, *Wesel*, en avant



GARNISONS D'ALSACE-LORRAINE.

desquelles sont la place de *Metz*, avec ses forts à grande distance et ses approvisionnements en matériel de siège,

et *Thionville*. *Bitche* sert de fort d'arrêt, ainsi que le fort *Empereur Guillaume* près de Molsheim ; sur le haut Rhin, en pays badois, ont été élevés les ouvrages d'*Itzsteinklotz*.

Le Rhin est devenu « la plus formidable barrière défensive, la plus puissante base offensive qui ait jamais existé. » Base offensive, car ces places n'ont pas seulement pour but d'arrêter un envahisseur, mais d'abriter des débarquements de troupes destinées à porter la guerre chez l'adversaire.

Les garnisons de l'est comprennent 120 000 hommes dans la zone de 150 kilomètres de largeur qui borde la frontière russe. Les grandes places sont *Königsberg*, *Graudenz*, *Thorn*, *Posen*, *Neisse*. Il faut y joindre le *fort Boyen*, fort d'arrêt en Prusse Orientale, les ouvrages de *Marienburg*, sur un des bras de la Vistule, ceux de *Glogau*, sur l'Oder. La frontière n'est franchie que par sept lignes ferrées, mais elle est longée à brève distance sur territoire allemand, par des lignes grossièrement parallèles qui permettraient d'intervenir facilement aux points choisis.

Tous les détails de cette formidable organisation sont réglés par l'Empire, qui décide du choix des lignes à construire, des forteresses à conserver ou à compléter. La Prusse a naturellement pris ses dispositions pour qu'aucune de ces forteresses ne puisse favoriser à l'intérieur des velléités séparatistes, de moins en moins probables d'ailleurs. Mayence, bien que située dans le grand-duché de Hesse, a une garnison en majeure partie prussienne. La Prusse nomme le gouverneur d'Ulm (Württemberg), ainsi que le commandant du 13e corps d'armée (württembergeois), et l'artillerie à pied de la garnison d'Ulm est recrutée en Prusse.

4. Marine militaire. — Si la France, en 1870, a pu utiliser en Europe ses troupes d'Algérie, et, même après le blocus de Metz et la capitulation de Sedan, prolonger sa résistance, c'est que sa flotte de guerre était incomparablement plus forte que la flotte allemande, et que cette dernière ne put s'opposer aux achats d'armes, d'équipements et de munitions faits par la France à l'étranger.

Aussi, dès la constitution de l'Empire, l'Allemagne travailla-t-elle à se donner une marine de guerre. Aux nécessités purement militaires se joignit bientôt celle de protéger le commerce maritime, de plus en plus développé, ainsi que les nationaux établis à l'étranger. Non sans de vives résistances, l'opinion publique finit par être gagnée à la création d'une forte marine. Les équipages ne manquaient pas, parmi la population énergique de marins qui peuplent les côtes allemandes; à force de persévérance et d'entraînement, on y trouva un excellent personnel pour la nouvelle flotte. Les ports militaires de *Wilhelmshaven* sur la mer du Nord et de *Kiel* sur la Baltique furent agrandis, munis de l'outillage nécessaire; le canal Empereur Guillaume établit en territoire allemand une jonction entre les deux mers, et les constructions navales se développèrent avec une activité soutenue.

La marine de guerre allemande est aujourd'hui considérée comme égale à la marine française, et beaucoup de ses navires de combat sont plus modernes. Elle compte 24 cuirassés en service ou en achèvement, et le nombre doit en être porté à 38. Elle possède en outre 6 grands croiseurs cuirassés et 25 croiseurs protégés, 8 garde-côtes cuirassés, et, quand les projets de loi votés seront mis à exécution, le nombre des croiseurs cuirassés atteindra 20; celui des croiseurs protégés, 38. Le personnel embarqué, qui est de 33 000 hommes, doit être porté à 66 000.

En dehors de ses escadres d'Europe, l'Allemagne entretient une escadre et une station d'Asie Orientale, une station d'Amérique, une station d'Australie, une station d'Afrique Occidentale, une station d'Afrique Orientale.

Les dépenses pour l'armée atteignent annuellement 880 millions de francs (France, 715); celles de la marine sont de 315 millions (France, 325). On remarquera que cet effort gigantesque et soutenu n'a nullement entravé l'essor économique de l'Empire, et n'a retardé en rien ses progrès industriels et commerciaux.

REVISION

ALLEMAGNE

Superficie et population. — 540 743 kilomètres carrés, 60 605 000 habitants (112 au kilomètre carré). Une large zone de hautes terres, massifs montagneux anciens, prend l'Allemagne en écharpe, d'ouest en est, et la divise en Haute-Allemague au sud, Basse-Allemagne au nord. C'est dans cette zone centrale que se trouvent les principales richesses du sous-sol (houille, fer et .autres métaux).

Agriculture. — Pays de sol souvent médiocre, de population dense, de plus en plus voué à l'industrie, l'Allemagne ne tire pas de son agriculture des ressources suffisantes pour sa consommation en blé, seigle, avoine et orge. Les cultures telles que celles de la *pomme de terre* et de la *betterave* sont des cultures industrielles, la seconde surtout : nul pays ne produit autant de sucre que l'Allemagne. Elle tient le premier rang pour la production de la bière, un des premiers pour celle de l'alcool. La *vigne* donne de bons vins le long du Rhin et en Alsace.

Les forêts couvrent 26 p. 100 de l'Allemagne, qui n'en est pas moins obligée d'importer du bois. Les prairies et les pâturages couvrent 16 p. 100 de la superficie.

Élevage. — L'Allemagne possède 19 millions de bêtes à cornes, 4 200 000 chevaux, moins de 10 millions de moutons, près de 17 millions de porcs. Pour la viande, elle est tributaire de l'étranger, et plus encore pour la laine. La pêche maritime commence à donner de brillants résultats.

Mines. — L'Allemagne vient après les États-Unis et l'Angleterre pour la production des combustibles minéraux. La *houille* (120 millions de tonnes) est extraite dans les bassins d'Aix-la-Chapelle, de la Ruhr, de la Sarre, de la Saxe et de Silésie. On extrait en outre 48 millions de tonnes de *lignite*.

Le *fer*, quoique abondant, ne suffit pas aux besoins. L'Allemagne est riche en *zinc* (Silésie) et produit du cuivre, du plomb, du sel et des pierres de qualités diverses.

Industrie. — Les grandes régions industrielles sont celles de la Prusse rhénane et de la Westphalie (métallurgie et industries textiles), de la Saxe, de la Silésie. De nombreuses industries existent à Berlin, en Saxe prussienne et en Thuringe. Les constructions navales sont florissantes.

Commerce. — Le commerce extérieur de l'Allemagne dépasse 16 milliards et demi. L'Allemagne importe surtout des denrées alimentaires et des matières premières ; elle exporte des produits chimiques, des machines, des tissus, et une foule de produits

manufacturés. Par une habile organisation et une inlassable activité, le commerce allemand a conquis de nombreux marchés.

Une grande partie se fait par mer, et surtout par les grands ports de Hambourg et de Brême. La marine marchande allemande est la seconde de l'Europe et fait de rapides progrès.

Émigration. — Bien réduite aujourd'hui, l'émigration allemande a installé des groupements considérables aux États-Unis et dans le sud du Brésil. Les Allemands sont nombreux dans toutes les villes de commerce du monde, et de là vient en grande partie le développement des échanges de l'Allemagne.

Colonies. — Depuis 1884, l'Allemagne est entrée dans la voie des entreprises coloniales. Ses possessions s'étendent sur près de 2 600 000 kilomètres carrés, mais les nationaux allemands y sont peu nombreux, et le commerce, restreint. Elles comprennent : 1° en Afrique, l'Afrique Orientale et le Sud-Ouest africain allemands, les colonies de Togo et du Kameroun ; 2° dans le Pacifique, une partie de la Nouvelle-Guinée et plusieurs groupes d'îles ; 3° en Chine, le territoire de Kiao-tchéou.

L'Empire allemand. — L'Allemagne forme depuis 1871 un Empire ; la dignité impériale appartient au roi de Prusse. Né des victoires de l'Allemagne coalisée en 1870, cet Empire est maintenu par la conquête opérée en commun, celle de l'Alsace-Lorraine, et par l'entretien d'une armée et d'une marine considérables. L'armée compte 620 000 hommes en temps de paix, dont 80 000 en Alsace-Lorraine : la marine de guerre égale celle de la France.

V. — SUISSE

1. Superficie et population. — La *Suisse*[1] ou *Confédération helvétique*, un des plus petits États de l'Europe, s'étend sur une superficie de 41 346 kilomètres carrés, à peu près 1/13 de celle de la France, et renferme 3 315 000 habitants, soit 80 en moyenne au kilomètre carré.

La densité de la population y est donc un peu plus élevée qu'en France. Le fait est d'autant plus remarquable, que la plus grande partie du pays est occupée par des montagnes et que les surfaces inhabitables ou improductives y sont relativement très étendues. Elles occupent un peu plus de 28 p. 100 de la superficie totale. Mais à côté de cantons peu populeux, comme celui des Grisons, où la densité moyenne n'est que de 15 habitants au kilomètre carré, celui d'Uri, où elle n'est que de 18, celui du Valais où elle ne dépasse pas 22, il en est d'autres où l'industrie a rassemblé les habitants : le canton de Genève en compte 471 au kilomètre carré ; celui de Zürich, 249 ; la fraction du canton d'Appenzell qu'on appelle Rhodes extérieures, 228.

2. Grandes divisions. — Les divisions fondamentales de la Suisse procèdent de son relief. On peut y distinguer : 1° une région alpestre ; 2° la région ondulée du plateau suisse ou des collines suisses, qui flanque le versant nord-ouest et nord des Alpes ; 3° le Jura suisse. C'est ainsi que la Suisse, dans sa modeste étendue, présente des différences de niveau qui vont de 197 mètres à Locarno (Tessin), au bord du lac Majeur, à 4 638 mètres, altitude du pic Dufour, dans le massif du mont Rose, le second sommet des Alpes par la hauteur. Il en résulte que la Suisse réunit sur son territoire tous les climats de

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 90-91.

l'Europe : l'olivier croît dans les vallées du versant méridional des Alpes, dans le canton du Tessin, pendant que les Alpes dépassent la limite des neiges éternelles et possèdent en Suisse les plus vastes de leurs glaciers.

Les *Alpes* ont en Suisse 1/7 environ de leur étendue, et, à part le massif du Mont Blanc, presque entièrement partagé entre la France et l'Italie, les plus hauts de leurs sommets. Les cimes de plus de 4000 mètres sont nombreuses dans les chaînes qui se dressent de part et d'autre de la vallée supérieure du Rhône, Alpes Pennines au sud, Alpes Bernoises au nord. Mais du Fletschhorn au massif du Bernina, leur barrière ne dépasse nulle part 3400 mètres, et elle s'abaisse en neuf points à moins de 2400. Là, sur un développement de 90 kilomètres de la crête, se trouvent quelques-uns des passages les plus praticables à travers la chaîne [1]. C'est dans les vallées menant à ces passages que se sont formées les petites communautés politiques dont l'union marque l'origine de la Suisse actuelle.

Les Alpes, puissant condensateur de l'humidité atmosphérique, font de la Suisse le réservoir des eaux d'une grande partie de l'Europe occidentale. Le *Rhône*, le *Rhin*, l'*Inn*, le *Tessin*, prennent naissance en Suisse; l'*Aar*, le premier grand affluent du Rhin, y coule en entier. De nombreux lacs, une des beautés naturelles des Alpes, occupent de spacieuses cuvettes situées à la base de la chaîne, particulièrement sur le versant nord, où l'on voit se succéder les lacs de Thun, de Brienz, des Quatre-Cantons, de Zug, de Zürich, de Constance, tandis que sur le versant sud, la Suisse partage avec l'Italie les lacs Majeur et de Lugano. Au pied du Jura s'allongent les lacs de Neuchâtel et de Bienne, pendant que le Léman appartient à la fois à la région des Alpes et à celle du Jura.

Ces lacs représentent une masse d'eau égale à tout l'écoulement

1. Les principaux sont : le *Saint-Gothard* (2114 mètres), le *Lukmanier* (1917), le *San-Bernardino* (2063), le *Splügen* (2117), le *Septimer* (2311).

des cours d'eau suisses pendant six ans. Ils en régularisent le débit, en épurent les eaux, et si, de ces eaux fluviales, la navigation ne peut tirer parti à cause de la rapidité de la pente, l'industrie suisse leur emprunte déjà plus de la moitié des forces motrices dont elle fait usage.

Le plateau suisse, qui s'abaisse vers le nord-ouest à la rencontre du Jura, doit à une altitude bien plus réduite que celle des vallées alpestres d'être la région agricole, peuplée; dans sa portion nord et nord-est, l'industrie s'y est vigoureusement implantée, pénétrant même dans les portions avoisinantes de la zone montagneuse.

C'est également l'industrie qui anime les vallées du Jura, dans lesquelles elle maintient des villages à de hautes altitudes, tout comme dans la Forêt-Noire en Allemagne.

3. Agriculture. — Avec un relief aussi accidenté, il n'est pas étonnant que la Suisse ne consacre à l'agriculture que 17 p. 100 de son sol. En dehors de quelques vallées à fond assez spacieux, l'agriculture a pour siège principal la zone ondulée et fertile du plateau. Encore a-t-elle à tenir compte d'un climat pluvieux[1] qui fait que les cultivateurs préfèrent l'épeautre au blé. Le canton agricole par excellence est celui de Vaud, abrité[2] par le rempart du Jura, moins exposé que ceux de Fribourg et de Berne à la pluie et à la grêle. Moins exigeante que le blé en fait de chaleur et de sécheresse, l'avoine est la céréale des parties élevées du plateau. Mais aucune de ces cultures ne suffit aux besoins de la Suisse, qui demande le surplus des grains et farines nécessaires à la France, à l'Italie et à la Hongrie, pour près de 100 millions de francs par an.

La pomme de terre est cultivée aux moyennes altitudes

1. Lausanne reçoit annuellement $1^m,07$ de pluie.

2. L'importance d'un écran montagneux dressé contre les vents d'ouest se révèle par ce fait : la haute vallée de l'Inn (Engadine) ne reçoit que 50 centimètres de pluie ; même sécheresse le long du Rhône avant son entrée dans le Léman.

du plateau, dans le « Mittelland » bernois, et dans le nord du Jura; une partie de la récolte est utilisée pour la fabrication d'alcool dans le canton de Berne.

Des vallées bien abritées, telles que celles du Tessin, du Rhin antérieur, du Bas-Rhône, les coteaux situés à l'ouest des lacs de Neuchâtel et de Bienne, ceux qui bordent la rive nord du lac Léman, jouissent d'une exposition favorable, d'un climat chaud et ensoleillé en été. La culture de la vigne s'y est installée, et les vignobles suisses donnent une récolte de plus d'un million d'hectolitres par an.

Les cultures fruitières, qui alimentent une importante consommation et, de plus, une industrie de conserves, sont développées dans les mêmes contrées que les vignobles, et, en outre, au voisinage du lac de Constance.

4. Élevage[1]. — Près de 50 p. 100 de la superficie utilisable de la Suisse sont mis au service de l'élevage, sous forme de prairies naturelles et artificielles, de pâturages de vallées et de montagnes. Le terme d'*Alpen* désigne à la fois les hautes chaînes et les pâturages, à herbe fine et nourrissante des hautes altitudes; c'est là qu'en été monte le bétail, et que les chalets abritent les bergers occupés à la garde et à la traite des animaux, ainsi qu'à la préparation des fromages.

L'étendue relative des régions d'élevage dépend de l'humidité du climat. Elle atteint son maximum, les 9/10 de la superficie utilisable, dans le canton d'Appenzell, où le sommet du Säntis reçoit 1^{m},57 d'eau par an, et l'élevage intensif du bétail se prolonge au delà du Rhin, c'est-à-dire des limites de la Suisse, dans l'Algäu bavarois et le Vorarlberg autrichien, pour les mêmes raisons.

La Suisse entretient un peu plus de 2 millions de bêtes à cornes, dont plus de la moitié sont des vaches laitières. Ce bétail lui fournit plus de 18 millions d'hectolitres de lait, dont 38 p. 100 servent à faire du beurre et du fro-

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache,* carte 91, carton 4.

mage; 2 p. 100 du lait condensé; 18 p. 100 à élever des veaux; le reste est employé aux usages domestiques. Les fromages de l'*Emmenthal* (canton de Berne) et de *Gruyères* (canton de Fribourg) sont réputés dans le monde entier, et imités dans d'autres pays d'élevage. La Suisse exporte près de 26 millions de kilogrammes de fromage, d'une valeur de 41 millions de francs. Il y a des Bourses du fromage à Berne, à Langenthal, à Burgdorf. L'exportation du lait condensé s'élève à près de 31 millions de kilogrammes, valant près de 30 millions de francs. Le lait entre dans la préparation de produits de plus en plus recherchés, farine lactée, chocolat au lait. Avec le beurre, la valeur annuelle des produits de l'industrie laitière en Suisse atteint 150 millions de francs; la moitié est envoyée à l'étranger.

A côté du bétail de laiterie, la Suisse possède des races aptes au travail des champs; d'autres sont entretenues pour la boucherie; d'autres servent à la reproduction. La race de Simmenthal (canton de Berne) est celle qui possède les aptitudes les plus variées. Un choix judicieux préside à l'entretien du gros bétail, dont l'effectif est considérable, si on le compare à celui de la population. Néanmoins, la Suisse est obligée, pour la consommation de ses habitants, accrue de celle de ses visiteurs en été, d'importer de la viande, du beurre et de la margarine.

La Suisse possède 162 000 chevaux, 219 000 moutons, 555 000 porcs, 355 000 chèvres. C'est donc l'espèce bovine qui l'emporte de beaucoup, et à laquelle sont donnés le plus de soins; réduits à un si faible effectif, les moutons ne peuvent suffire aux exigences de la boucherie ni de l'industrie; là encore, la Suisse est tributaire de l'étranger.

L'élevage est une occupation nationale en Suisse. On compte 278 000 possesseurs de bétail, 576 sociétés d'élevage, dont 514 pour bêtes à cornes. C'est l'élevage qui porte si haut la limite des habitations permanentes ou temporaires, au point qu'on trouve des chalets de bergers jusqu'à 2 665 mètres dans le *val d'Hérens* (Valais), un village d'été à 2 075 mètres dans les Grisons, un village permanent, *Juf*, à 2 133 mètres (dans le même canton). Les habitants du *val d'Anniviers* (Valais) vivent dans des villages

compris entre 1300 et 1936 mètres, mais ils descendent jusqu'à 540 pour cultiver leurs champs. Dans l'Engadine (Grisons), *Pontresina* est à 1803 mètres, *Sankt-Moritz* à 1856; il est vrai que l'hiver, tout en étant rigoureux, y est rendu supportable par le calme de l'atmosphère et la chaude lumière des heures du jour. C'est du reste partout, dans les vallées des Alpes, que l'homme recherche les pentes exposées au soleil et, par exemple, plus de la moitié de la population du Valais vit sur la rive droite du Rhône, exposée au midi.

5. Forêts. — Le montagnard des Alpes n'a pas seulement à redouter les avalanches. Les ravages des torrents, les éboulements, ont causé bien des ruines. C'est pour les prévenir, que la Suisse a adopté une série de mesures législatives concernant la conservation des forêts. La surface boisée est de 8 540 kilomètres carrés, un peu moins de 21 p. 100 du pays; la moitié appartient aux cantons et aux communes, à qui il est interdit d'en diminuer l'étendue. En 1904, on a planté plus de 23 millions et demi de jeunes arbres.

6. Mines. — La Suisse est pauvre en mines. Elle possède un peu d'anthracite dans le Valais, un peu de fer à Délémont, dans le Jura. Presque tout ce qu'elle consomme en charbon et en minerais est fourni par l'importation, et c'est la houille allemande qui alimente ses machines. Le sel est plus abondant : on l'exploite à *Bex* (canton de Vaud), à *Schweizerhalle* (canton de Bâle) et dans le canton d'Argovie ; l'extraction annuelle est de 54 000 tonnes. Les carrières sont abondantes et variées : le Tessin possède toute une population de carriers et de maçons qui travaille souvent fort loin de son pays.

Des émigrants du Tessin ont collaboré à l'édification de Saint-Pétersbourg, ont construit Piatigorsk, une des villes d'eaux du Caucase ; il en est qui ont exécuté des chefs-d'œuvre d'architecture en Italie, en France, en Danemark et en Amérique et réalisé de véritables fortunes.

7. Industrie. — A l'exemple de beaucoup d'autres régions montagneuses, la Suisse s'est trouvée dans des

conditions difficiles. C'est la pauvreté de leur sol qui a jadis décidé beaucoup de Suisses à servir comme soldats à l'étranger, et la France en a entretenu des régiments entiers jusque sous la Restauration. L'émigration suisse a été assez considérable vers les États-Unis et l'Amérique du Sud, et elle est encore de 5 000 individus par an, soit près de 1/6 de l'excédent des naissances sur les décès.

Mais ce n'est pas là une émigration de nature à dépeupler un pays. La Suisse en effet a réussi à fixer ses habitants sur son sol, et, contre toute attente, en dépit des conditions naturelles les moins favorables, elle s'est fait une belle place parmi les nations industrielles. Obligée d'importer du dehors la houille, le fer, la laine, la soie et de recevoir le coton de ports situés à grande distance, comme Anvers, elle a su réaliser ce miracle de posséder des industries florissantes, artificiellement créées, sans lien avec le sol. L'industrie nourrit aujourd'hui le tiers de ses habitants, et ses débuts ne remontent guère, pour la plupart de ses spécialités, qu'à la fin du XVIII[e] siècle. Elle est représentée de nos jours par plus de 6 000 établissements, qui occupent près de 250 000 personnes.

L'*industrie cotonnière* est active dans les cantons du nord-est, ceux de Zürich, Glaris, Saint-Gall et Appenzell, d'où elle s'étend dans le Vorarlberg autrichien. Elle comprend la filature, le tissage, la teinture, l'impression, la production de dentelles et de mousselines. C'est la plus importante des industries textiles de la Suisse, et elle a conquis des débouchés lointains : les broderies sont expédiées aux États-Unis et en Angleterre, les tissus imprimés dans les pays de la Méditerranée, les tissus de couleur en Extrême-Orient.

L'industrie de la *soie* ne se contente plus de la faible quantité de soie produite dans le Tessin; elle s'approvisionne de soie grège en Italie et en France, pour la travailler dans les cantons de Zürich et de Bâle. Après le coton, c'est la soie qui, en Suisse, occupe le plus d'ouvriers. Les deux industries collaborent pour la fabrica-

tion de broderies, de rubans, de tissus mélangés. Elles fournissent à l'exportation nationale ses deux principaux articles, pour une valeur de plus de 310 millions de francs.

L'industrie des métaux vient ensuite. Elle se subdivise en deux catégories : le travail des métaux précieux, et celui du fer, c'est-à-dire principalement l'horlogerie et la fabrication de machines.

L'*horlogerie* s'est installée dans le Jura, à *la Chaux de Fonds* et au *Locle* en particulier, et, plus tard, à *Genève*, où elle s'adjoint la bijouterie. Grâce à une division du travail poussée à tel point qu'on distingue 150 spécialités, l'industrie horlogère suisse est aujourd'hui sans rivale; elle envoie à l'étranger plus de 6 millions et demi de montres, sans parler de ressorts et de pièces diverses; les montres seules figurent à l'exportation pour 123 millions de francs, montres de poche, chronographes, chronomètres pour la marine.

La construction des *machines*, née pour venir en aide à l'industrie textile, tributaire jusque-là des machines et des métiers de fabrication anglaise, embrasse aujourd'hui toutes les spécialités, grâce à l'impulsion donnée par le Polytechnikum fédéral de Zürich. Zürich, Winterthur, Saint-Gall, Bâle, possèdent de grands établissements métallurgiques, actionnés par la houille, l'eau et l'électricité, et la Suisse exporte pour plus de 50 millions de francs de machines.

Une branche spéciale, c'est la mécanique de précision, qui s'est mise au service de l'horlogerie. Bâle fournit des appareils d'optique et de photographie. L'emploi des forces hydrauliques a développé les industries électro-chimiques. La chute du Rhin est ainsi utilisée à *Neuhausen*, près de Schaffhouse, pour la production de l'aluminium ; les eaux du Rhône, à Genève, alimentent celle du carbure de calcium. Avec ses nombreuses chutes d'eau, la Suisse compense déjà en grande partie sa pauvreté en combustibles minéraux.

Parmi les industries créées de toutes pièces, il faut compter la fabrication du *chocolat*. La Suisse importe de Colombie et d'Amérique Centrale pour 10 millions de francs de cacao, et elle

exporte pour 29 millions de chocolat au lait. Dans tous les détails se révèle ainsi l'ingéniosité de ce petit peuple, auquel rien ne semblait prédire une vie industrielle.

Il est une autre industrie suisse qui doit être ici mentionnée : c'est l'*industrie hôtelière*. Plus de 550 millions de capitaux y sont engagés; elle occupe 2 800 personnes et dispose de 1 900 hôtels. Plus d'un million d'étrangers visitent annuellement la Suisse, qui a su admirablement tirer parti de tout ce qu'elle renferme de sites grandioses ou pittoresques. Outre les visiteurs de passage, beaucoup d'étrangers s'y sont fixés à demeure, et les dépenses que fait cette population généralement aisée stimulent le travail national. Les étrangers, au nombre de 383 000, figurent pour plus de 1/9 dans la population totale de la Suisse.

8. Commerce[1]. — Bien que ne touchant à aucune mer, et quoiqu'elle soit entourée par des États d'un grand développement industriel, la Suisse parvient à réaliser un chiffre d'échanges très élevé. Son commerce extérieur dépasse deux milliards 100 millions de francs, et s'étend à toutes les parties du monde. Après les Pays-Bas, la Belgique et les Iles Britanniques, la Suisse est le pays d'Europe où le chiffre du commerce par tête d'habitant est le plus élevé. Les principaux fournisseurs de la Suisse sont l'Allemagne, la France[2], l'Italie, l'Autriche-Hongrie, la Russie, les Iles Britanniques, les États-Unis; ses meilleurs clients sont l'Allemagne, les Iles Britanniques, la France, les États-Unis. Avec le plus lointain de ces divers pays, les États-Unis, la Suisse fait annuellement pour plus de 160 millions d'échanges. C'est un des résultats de la présence de Suisses à l'étranger et de la venue de nombreux étrangers en Suisse.

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 90, carton 1.

2. Importations de France, 239 millions ; exportations en France, 107 millions.

9. La nation suisse. — Commencée vers la fin du XIIIe siècle, l'agglomération des cantons suisses ne s'est complétée et n'a acquis sa composition actuelle qu'en 1815, lors des traités qui fixèrent les limites de la Confédération helvétique et proclamèrent sa neutralité.

Cet ensemble peut passer à première vue pour très hétérogène. Les habitants de la Suisse se partagent entre quatre langues : 22,1 p. 100 parlent le français [1] ; 70 p. 100 l'allemand; 6,7 p. 100 l'italien; 1,2 p. 100 le romanche. L'unité religieuse n'existe pas davantage : 42 p. 100 des habitants sont catholiques: 57 p. 100, protestants. Chacun des 22 cantons jouit d'une large autonomie. Et cependant la cohésion nationale est très forte; les Suisses sont passionnément attachés à leur patrie et à leur indépendance. Il n'est pas de pays où le patriotisme soit plus vivace et plus éclairé que dans cette fédération accidentelle de petites républiques.

La nation suisse s'est imposée au respect de tous. Elle en est tellement sûre qu'elle ne s'est pas décidée à l'entretien d'une armée permanente. A défaut d'une armée de ce genre, elle se borne à instruire des milices, auxquelles les traditions de discipline, ainsi que la pratique du tir et des exercices physiques, donneraient, en cas de danger, une réelle valeur pour la défense du pays. Des fortifications ont été élevées au Saint-Gothard et à Saint-Maurice (Valais), commandant le débouché des chemins de fer et des routes qui traversent les Alpes au Saint-Gothard et au Simplon, et celui de la route modernisée du Grand Saint-Bernard.

10. Les percées alpines. — La Suisse est en effet un lieu de passage, et ses habitants sont encore, comme jadis, les « portiers des Alpes ». Plusieurs des grandes routes et deux des chemins de fer qui traversent les Alpes passent sur le territoire helvétique.

1. Cantons de Neuchâtel, Vaud, Genève, partie de Fribourg et du Valais. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 90-91, cartons 2 et 3.

Les percées alpines.

Routes. — La route du *Grand Saint-Bernard*, entièrement carrossable depuis 1905, conduit de *Martigny* sur le Rhône à *Aoste*, sur la Dora Baltea, en Italie, en s'élevant à 2 472 mètres au col. Dès le xe siècle avait été construit près du col un hospice, plusieurs fois rebâti depuis, habité par des religieux, refuge précieux pour les voyageurs surpris par la tempête. L'*hospice* est le complément indispensable de toutes ces routes des Alpes, dont les avalanches de printemps rendent parfois le passage dangereux.

Au col du *Simplon* (2 010 mètres) passe une autre route carrossable, construite de 1801 à 1806 par ordre de Napoléon Ier. Elle conduit de *Brieg*, sur le Rhône, à *Iselle*[1], sur un affluent de la Toce en Italie, et, de là, à *Domo d'Ossola*. Milan est le point final d'aboutissement de cette route et de celles qui, plus à l'est, gravissent les cols des Alpes.

La route du *Saint-Gothard* a été construite de 1820 à 1832 par les cantons d'Uri et du Tessin, qu'elle fait communiquer; elle conduit d'*Andermatt* sur la Reuss à *Airolo* sur le Tessin, en s'élevant à 2 114 mètres. Aujourd'hui, le percement de tunnels de chemins de fer sous le Simplon et le Saint-Gothard a réduit l'activité des transports par ces deux routes.

Le col de *Lukmanier* n'est qu'à 1 917 mètres d'altitude. Une route carrossable l'emprunte depuis 1878, menant de *Dissentis*, sur le Rhin antérieur, à la vallée du Breno et à *Biasca*, près du Tessin, par un trajet de 64 kilomètres.

De *Thusis*, sur le Rhin postérieur, part une route qui bifurque au village de Splügen. La branche de l'ouest emprunte le col de *San-Bernardino* (2 063 mètres), d'où l'on descend dans la vallée de la Moesa, affluent du Tessin, et à *Bellinzona*. Il y a 73 kilomètres de Splügen à Bellinzona. La route de l'est passe au col de *Splügen*, à 2 117 mètres, et gagne *Chiavenna*, à 40 kilomètres de Splügen.

C'est à Chiavenna, sur la Maira, qui porte ses eaux à l'Adda et au lac de Côme, qu'arrive également la route

1. De Brieg à Iselle, 47 kilomètres.

du seuil de la *Maloggia* (1 811 mètres). On monte à la Maloggia par la haute vallée de l'Inn, ou Engadine : 51 kilomètres séparent Sankt-Moritz de Chiavenna.

La route du Splügen, construite de 1819 à 1821, n'offre plus les mêmes dangers qu'autrefois, et dont le nom de *Via Mala*, donné à une partie de son trajet le long du Rhin postérieur rappelle le souvenir. La route de la Maloggia, très fréquentée de tout temps, est rejointe par le sentier du col du *Septimer* (2 311 mètres), venu de la vallée de l'Albula, et par la route du *Julier* (2287 mètres). Ce dernier col a remplacé en activité le chemin du Septimer, que suivirent plusieurs fois les empereurs allemands en route pour l'Italie, et, au XVIIIe siècle, il était le seul des Alpes à posséder une route carrossable. La route actuelle date de 1840.

Le col du *Bernina* (2 327 mètres) est utilisé par une route qui mène de *Samaden* et *Pontresina* (Engadine) à *Tirano* dans la Valteline ou haute vallée de l'Adda, après un parcours de 55 kilomètres.

C'est à la même vallée qu'aboutit, par le col du *Stelvio* ou *Stilfser Joch*, mais sans passer sur territoire suisse, la route la plus élevée de l'Europe, venant de la vallée autrichienne de l'Adige, et montant à 2 754 mètres d'altitude.

11. Chemins de fer. — Après l'ouverture en Autriche des chemins de fer du *Semmering*, du col de *Tarvis* et du *Brenner*, qu'empruntent les services directs de Vienne et de Budapest à Trieste et Fiume, de Vienne à Venise et Rome, de Berlin et Münich à Vérone, Florence et Rome ; après le percement du tunnel dit du *Mont Cenis*, qui mit en relations Paris avec Turin et Rome, et Londres avec Brindisi, la Suisse, engagée assez tardivement dans la construction des voies ferrées, est traversée par les lignes qui utilisent les deux plus longs tunnels pratiqués dans les Alpes, celui du *Saint-Gothard* et celui du *Simplon*.

Le tunnel du *Saint-Gothard* mesure 14 984 mètres de long (Mont Cenis, 12 849), et la ligne, entre les stations de Göschenen et d'Airolo, s'y élève à l'altitude de 1 155 mè-

tres. Les rampes y atteignent jusqu'à 27 millimètres par mètre, ce qui n'est pas sans inconvénient au point de vue de la facilité de l'exploitation. Néanmoins, ce tunnel, achevé en 1882 aux frais communs de la Suisse, de l'Italie et de l'Allemagne, a été emprunté par un trafic d'une intensité croissante. C'est par la ligne du Saint-Gothard que se font les principaux échanges entre l'Allemagne et l'Italie; elle a enlevé à la France une partie du transit qui empruntait la voie du Mont Cenis, en abrégeant la distance qui séparait Londres, Anvers et les villes rhénanes de Milan, le grand marché du nord de l'Italie. De son ouverture datent les progrès des ports d'Anvers et de Gênes, au détriment du Havre et de Marseille. La France elle-même a dû organiser des services de raccordement avec la nouvelle ligne, ceux de Calais à Bâle; Paris même, qui est à 949 kilomètres de Milan par le Mont Cenis, n'en est qu'à 893 par le Saint-Gothard.

Par la ligne du Saint-Gothard, le trajet de Bâle à Milan se fait en 8 heures un quart; celui de Londres à Milan dure un peu moins de 24 heures; de même, celui de Berlin à Milan, alors que par le Brenner il en exige 28 et demi,

Le tunnel du *Simplon*, achevé en 1905 aux frais de la Suisse et de l'Italie, mesure 19 732 mètres. Mais il ne dépasse pas l'altitude de 705 mètres, et la plus forte rampe n'excède pas 7 millimètres entre les stations de Brieg (Suisse) et d'Iselle (Italie). Ouvert à l'exploitation depuis 1906, ce tunnel a accaparé une partie des relations qui utilisaient le Saint-Gothard. Par lui, la distance de Paris à Milan se réduit à 836 kilomètres.

Les trains de luxe franchissent cette distance en 16 heures; les express ordinaires en un peu moins de 16 heures 3/4; c'est, pour ceux-ci, un gain de temps d'une heure sur le trajet par le Saint-Gothard. Et encore le parcours pourrait-il être abrégé par l'amélioration matérielle d'une portion de la ligne en territoire français. A cette voie pleine de promesses, les villes de la Suisse occidentale qu'elle ne dessert pas cherchent à se relier; ainsi, Genève, qui n'est plus qu'à 5 heures 3/4 de Milan, mais qui n'est pas sur le trajet direct de Paris à Milan; ainsi Berne, qui

projette la construction d'un gigantesque tunnel au Lötschberg, à travers les Alpes bernoises.

REVISION

Suisse

La Suisse s'étend sur 41 300 kilomètres carrés seulement (1/13 de la superficie de la France), et renferme 3 315 000 habitants (80 au kilomètre carré). Les Alpes en recouvrent une grande partie ; l'ouest est accidenté par le Jura, et 28 p. 100 du territoire sont inutilisables.

Mais l'agriculture, et surtout l'*élevage*, tirent un excellent parti du reste. La Suisse possède des races laitières excellentes, et l'industrie des fromages et du lait condensé y est florissante. De plus, la grande industrie textile s'y est installée, ainsi que la métallurgie, dans les cantons de Bâle, de Zürich, de Glaris, d'Appenzell et de Saint-Gall. L'horlogerie prospère dans le Jura et à Genève. La Suisse enfin tire de grands revenus de la visite des étrangers.

Le commerce de la Suisse dépasse 2 milliards de francs et s'étend à toutes les parties du monde.

Les Alpes suisses sont traversées par plusieurs routes carrossables, celles du *Grand Saint-Bernard*, du *Simplon*, du *Saint-Gothard*, du *Splügen*, de la *Maloggia*, du *Bernina*. Sous le Saint-Gothard en 1882, et sous le Simplon en 1906, des tunnels ont été ouverts aux chemins de fer qui aboutissent à Milan ; celui du Saint-Gothard, long de près de 15 kilomètres, est à 1 155 mètres d'altitude maxima ; celui du Simplon, long de près de 20 kilomètres, n'est qu'à 705 mètres.

VI. — AUTRICHE-HONGRIE

1. Superficie et population. — L'Empire d'*Autriche-Hongrie*[1] s'étend sur une superficie de 625 518 kilomètres carrés, que peuplent 45 400 000 habitants. Il faut y ajouter les provinces de Bosnie et d'Herzégovine, dont le traité de Berlin a retiré l'administration à la Turquie pour la confier à l'Autriche-Hongrie. Ces provinces, que l'Empire occupe militairement, s'étendent sur 51 000 kilomètres carrés et renferment 1 700 000 habitants.

L'Autriche-Hongrie est, après la Russie, le plus étendu des États d'Europe ; mais elle est moins peuplée que l'Allemagne, la densité moyenne de sa population n'étant que de 72 habitants au kilomètre carré.

Le terme d'Autriche-Hongrie indique la juxtaposition de deux véritables États. Le souverain commun de ces deux États porte le titre d'empereur d'Autriche et de roi de Hongrie. Depuis 1867, les deux États jouissent de droits égaux, possèdent chacun leurs ministères, leur Parlement, leur capitale, leur drapeau national. *Vienne* est la capitale des pays de la couronne d'Autriche, qui comprennent 300 000 kilomètres carrés, peuplés de 26 millions d'habitants. *Budapest* est celle des pays de la couronne hongroise, dont l'étendue est de 325 000 kilomètres carrés, et la population de 19 millions un quart d'habitants[2].

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 102-103.

2. Au sud du Danube, la limite est marquée quelque temps par la rivière *Leitha ;* d'où les noms de *Cisleithanie* et *Transleithanie*, appliqués aux pays de la couronne autrichienne et de la couronne hongroise.

Les deux États possèdent plusieurs organes communs ; ainsi, les ministères des affaires étrangères, de la guerre, des finances, une délégation des deux Parlements, une section de la marine. Ils ont le même système monétaire et des douanes communes. Celles-ci embrassent la Bosnie et l'Herzégovine, ainsi que la petite principauté de *Liechtenstein*, sur le Rhin.

2. Grandes divisions. — Compris entre un peu plus de 42° et 51° de latitude, entre le niveau de l'Adriatique et les 3987 mètres de l'*Ortler* dans les Alpes, le sol de l'Autriche-Hongrie est d'une grande variété d'origine, de configuration et de productions. Les *Alpes* y atteignent leur terminaison orientale entre Vienne et Agram. A leur étalement en largeur entre ces deux points font suite : 1° au sud-est, les *chaînes Dinariques*, qui s'allongent parallèlement à l'Adriatique et en accidentent la côte; 2° au nord-est, au delà du Danube, la chaîne des *Carpates*, qui décrit un immense arc de cercle, de Presbourg, où elle quitte le Danube, jusqu'à Orsova, où elle le retrouve, échappé du défilé des Portes de Fer. Entre ces deux chaînes raccordées aux Alpes et de même origine qu'elles, s'étale la *plaine hongroise*, région effondrée, où s'attardent le *Danube* et son grand affluent hongrois la *Tisza* (Theiss). Au nord des Alpes, un pays ondulé s'abaisse jusqu'au Danube autrichien, au delà duquel s'étend le vieux massif de la Bohême et de la Moravie, avec sa bordure montagneuse du côté de la Bavière, de la Saxe et de la Silésie. Au nord des Carpates, une zone analogue s'abaisse vers la plaine polonaise parsemée de débris de vieux massifs, ceux-ci presque en entier hors des limites du territoire autrichien.

Entre les dernières pentes du massif morave et les premières terrasses des Carpates, un long sillon, dans lequel coulent en sens inverse l'Oder et la Morava (March), affluent du Danube, ouvre des communications de la plus haute importance entre Vienne et la grande plaine du nord de l'Europe, Breslau et Varsovie ; ce passage, ou Porte Morave, est une des grandes voies historiques de notre continent.

Entre ces pays si divers par leur configuration, le *Da-*

nube crée un lien et une voie de communication ; il écoule les eaux recueillies sur près des 4/5 de l'Autriche-Hongrie, et y accomplit un parcours entièrement navigable de 1 340 kilomètres. L'Autriche possède en outre les sources et le cours supérieur du *Dniestr*, de la *Vistule*, de l'*Elbe*, de l'*Adige*, et, à sa frontière occidentale, elle touche au *Rhin* et au lac de Constance. Située en plein cœur de l'Europe, la monarchie austro-hongroise est en relations faciles avec toutes les parties du continent, mais elle a dû à ces facilités de communications la multiplicité de races qui est sa principale cause de faiblesse, et elle ne possède qu'une étendue limitée de côtes sur une mer dont la sortie ne lui appartient pas, l'*Adriatique*.

3. Climat. — Située à peu près sous les mêmes latitudes que la France, l'Autriche-Hongrie présente une variété de climat et de productions naturelles comparables à celle de notre pays. Sa côte de l'Adriatique rappelle notre côte de Provence, et l'olivier, le myrte, la plupart des plantes de la flore méditerranéenne, s'y rencontrent ; elle en a même les inconvénients, et la *bora* est l'équivalent de notre mistral. La vigne mûrit ses fruits jusqu'en Bohême ; le maïs est cultivé jusqu'en Galicie. Mais cette dernière circonstance tient à un caractère déjà moins favorable du climat austro-hongrois : plus avancée vers l'est de l'Europe que n'est la France, l'Autriche-Hongrie participe déjà au climat continental, et si les étés y sont plus chauds que ne le ferait prévoir la latitude, les hivers y sont, même en dehors des régions montagneuses, plus rigoureux que les nôtres. La sécheresse relative qui est le propre de ce type de climat est encore aggravée dans certaines parties par la présence d'une barrière interposée sur le passage des vents d'ouest ; avec son encadrement montagneux presque complet, la plaine hongroise ne reçoit que peu d'humidité, les arbres y sont rares, elle prend par endroits l'aspect d'une steppe et, quand l'été y ramène la chaleur, on y observe, dans les

parties les plus sèches, tout comme au désert, le phénomène du mirage.

4. Agriculture [1]. — L'agriculture est pratiquée d'une façon plus perfectionnée en Autriche qu'en Hongrie, malgré les progrès accomplis par ce dernier pays; cela tient à ce que les espaces utilisables y sont en général plus limités. La Hongrie consacre au *blé* 3 millions et demi d'hectares, trois fois plus que l'Autriche; dans le centre de la plaine hongroise, sur les riches terres d'alluvions que traverse la basse Tisza, le blé occupe 65 à 80 p. 100 de la superficie cultivée. L'ensemble de la monarchie récolte 80 millions d'hectolitres de blé. A cette culture se rattache l'industrie de la *meunerie*, qui dispose en Hongrie, principalement à Budapest et dans ses environs, d'établissements modèles, de moulins à cylindres mus par la vapeur, donnant une farine d'une finesse et d'une blancheur extrêmes, dont une partie est exportée à l'étranger.

L'*orge* trouve des conditions favorables dans la plaine hongroise, à l'été sec et chaud, en Transilvanie, dans les terres riches de la Moravie (bassins de Brünn et d'Olmütz) et sur la côte de l'Adriatique. Une partie est employée dans l'industrie de la brasserie, à laquelle la Bohême et la Styrie fournissent un *houblon* excellent. La bière de *Pilsen*, authentique ou imitée, est répandue bien en dehors de l'Autriche; Vienne, Prague, Budweis, Graz, sont d'autres grands centres de production de la bière.

L'*avoine*, qui exige de la fraîcheur et de l'humidité, est cultivée surtout dans les régions accidentées, particulièrement dans les Carpates. Une carte de sa répartition coïnciderait assez bien avec une carte hypsométrique de l'Autriche-Hongrie. Le *seigle* accompagne l'avoine dans les Alpes et la portion méridionale des Carpates. Le *maïs*, qui a besoin d'une forte chaleur pour mûrir, est cultivé dans la plaine hongroise, dans les vallées du

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 103, carton 7.

rebord de la Transilvanie, en Croatie, et même en Galicie. On le trouve en outre dans les vallées bien exposées du Tirol et du Vorarlberg. La présence de cultures de *riz* dans le Banat hongrois et à Görz, près de la frontière italienne de la Vénétie, souligne le climat de ces régions, similaire de celui de la Lombardie, avec un grand nombre de cours d'eau qui permettent les inondations nécessaires à cette culture; nulle part cette plante ne s'élève aussi haut en latitude.

Les sols pauvres des Alpes calcaires et de la Dalmatie conviennent à la *pomme de terre;* en Galicie et en Bukovine, où les cultures de fruits sont moins productives que dans le sud, une partie de la récolte en pommes de terre sert à la fabrication de l'alcool.

La culture exigeante de la *betterave* s'est installée dans les fertiles vallées de la Bohême, de la Moravie, en Galicie, en Bukovine, dans le nord-ouest de la Hongrie et en Transilvanie. L'Autriche tient une des premières places pour la production du *sucre*, ce qui l'oblige, à l'exemple de l'Allemagne et de la France, à chercher au dehors des débouchés pour ce que la consommation intérieure n'absorbe pas.

La *vigne* est l'objet de grands soins en Autriche, où le vignoble a été moins affecté par le phylloxéra que celui de Hongrie. La Bohême donne les crus renommés de Melnik; la Moravie, ceux de Znaim. D'excellents vins sont récoltés sur les coteaux voisins de Vienne, à *Gumpoldskirchen, Vöslau, Klosterneuburg*. Le Tirol méridional possède de grandes étendues de vignobles dans la chaude vallée de l'Adige et au bord du lac de Garde. La Hongrie récolte des vins d'une renommée universelle, comme celui de *Tokai*, sur les sols volcaniques des monts Hegyallya; d'autres sont ceux de Menes, sur la Maros, ceux des bords des lacs de Neusiedl et Balaton. La côte et les îles de Dalmatie produisent des vins de liqueur[1].

L'*olivier* se trouve dans cette dernière région, ainsi

1. Production de l'Autriche-Hongrie : 8 741 000 hectolitres de vin en 1904.

qu'en Istrie. Les *cultures fruitières* sont développées en Hongrie, Bohême, Moravie, et dans quelques vallées des Alpes ; les pommiers, poiriers et pruniers y sont les arbres dominants dans les vergers. La Bosnie, la Croatie et la Slavonie produisent de grandes quantités de prunes, dont une partie est séchée et conservée, et une autre utilisée pour faire une eau-de-vie très répandue dans les pays slaves du sud. Le Tirol méridional est le pays des cultures fruitières par excellence; à ses pommes, très recherchées dans les grandes villes de l'Europe Centrale et Orientale, il joint les fruits que lui vaut son climat privilégié : pêches, abricots, grenades, figues, amandes; l'oranger et le citronnier font même leur apparition au sud de Bozen.

La plaine hongroise, dans sa partie méridionale, est le plus étendu des domaines de culture du *tabac* en Europe. La Bohême et le Tirol cultivent le *lin;* la Hongrie et la Croatie, le *chanvre*, mais en quantités insuffisantes pour la consommation.

5. Forêts. — L'Autriche-Hongrie possède des forêts dont la superficie totale est de près de 19 millions d'hectares, c'est-à-dire de 30 p. 100 de l'étendue de la monarchie. L'Autriche surtout est bien pourvue en forêts, dont une réglementation de plus en plus sévère, inaugurée dès le XVIe siècle, empêche la dilapidation; on y compte une surface boisée de 41 ares par tête d'habitant. Un quart des forêts appartient à l'État, un quart au clergé et aux communes. La Hongrie s'est décidée, bien que plus tardivement, à des mesures de police forestière, et, bien que la plaine soit, en raison de son climat, pauvre en arbres, le maintien et l'accroissement des forêts de montagne, la possession des vastes forêts de la Croatie et de la Slavonie, font que l'étendue aujourd'hui boisée comprend 28 p. 100 des pays de la couronne hongroise.

L'exploitation des forêts donne annuellement 55 millions de mètres cubes de bois. La richesse forestière de l'Autriche lui

vaut de posséder de nombreuses papeteries en Bohême, en Moravie, en Haute et Basse-Autriche, en Styrie et en Carinthie. Le bois alimente l'industrie de l'ameublement, et la fabrication des meubles en bois courbé, qui compte 35 fabriques, occupe 25 000 ouvriers, et consomme 150 000 stères de bois de hêtre, est une des spécialités industrielles de l'Autriche. Les forêts donnent également des écorces pour la tannerie, des traverses de chemins de fer, des bois de tonnellerie, des poteaux de mines. Enfin, une part de la production forestière est exportée, pour une valeur de plus de 250 millions de francs ; c'est le premier en importance des articles d'exportation de l'Autriche-Hongrie.

6. Élevage. — L'élevage trouve dans les Alpes autrichiennes des conditions favorables, principalement dans le Vorarlberg, le Tirol et la région de Salzbourg. En été, ainsi qu'en Suisse, le bétail gagne les alpages, et les bergers amassent dans leurs chalets ou *Sennhütten* le fourrage qui sera consommé durant l'hiver dans la vallée. Le Tirol et le Vorarlberg nourrissent ainsi des vaches laitières estimées, et possèdent des associations pour la production du beurre et du fromage, sans cependant jusqu'ici exporter leurs produits à l'étranger. La zone d'élevage des Alpes se poursuit en Styrie et en Carniole, tandis qu'en Basse-Autriche, l'agriculture l'emporte.

Il en est de même en Bohême, pays relativement sec, où les bêtes à cornes ne donnent que peu de lait, et ne trouvent d'emploi, comme animaux de boucherie, que dans les districts où est cultivée la betterave. Ces conditions, défavorables aux bœufs, conviennent mieux aux moutons, que l'on élevait jadis pour leur laine entre Pilsen et Prague et dans la vallée de l'Eger, et que, devant la concurrence des laines exotiques, on entretient maintenant, en nombre réduit, pour la viande. L'industrie de la laine, encore active aux environs de Reichenberg, de Brüx, de Teplitz, consomme presque uniquement des laines importées.

Plus humide que la Bohême, la Moravie possède une bonne race laitière. Les prairies de la vallée de la Morava nourrissent des chevaux. En même temps, le mouton se fait plus rare, et l'industrie lainière, répandue de Brünn

à Iglau ainsi que dans la Silésie autrichienne, est depuis longtemps obligée de s'approvisionner à l'étranger. L'Autriche-Hongrie importe ainsi pour plus de 130 millions de francs de laine brute ; c'est, après le coton, la principale de ses importations.

Les Carpates, en Galicie et en Bukovine, ont de bons pâturages, mais les bêtes à cornes sont mal soignées et donnent peu de lait, ce qui les fait utiliser plutôt pour la boucherie. A la base des montagnes, on élève des chevaux excellents, des moutons à la laine grossière, et des porcs, dont les soies sont recherchées pour la fabrication de brosses. Les basses-cours sont abondamment fournies, et la Galicie exporte des œufs à grande distance.

En Hongrie, pays de vastes plaines d'étendue illimitée et de faible valeur avant les progrès de l'agriculture, l'élevage est une occupation de vieille date, pratiquée par les descendants d'une race qui fut longtemps nomade avant de se fixer sur la Tisza et le Danube, la race magyare.

Suivant la nature du bétail entretenu, on distinguait parmi les éleveurs hongrois de véritables catégories sociales : l'éleveur des bêtes à cornes, c'est le *gulyas ;* celui des moutons, le ***juhasz*** ; enfin les troupeaux de chevaux sont surveillés par les *csikos*, admirables cavaliers, auxquels les Cosaques des steppes russes ou les *gauchos* des pampas argentines peuvent seuls être comparés. C'est de Hongrie, comme nom et comme uniforme, qu'est venu ce type de cavalier représenté encore dans plusieurs armées européennes, qu'on appelle le ***hussard***.

Les bêtes à cornes de la plaine hongoise sont surtout des animaux de travail et de boucherie ; dans l'ouest, pour l'approvisionnement de Budapest (716 000 habitants) et de Vienne (1 675 000) on entretient des races laitières. Il en est de même en Transilvanie. De grandes vacheries, dont quelques-unes renferment de 1 500 à 2 700 animaux, se sont constituées, et la Hongrie exporte maintenant du beurre à l'étranger.

Les chevaux de la plaine hongroise sont réputés depuis longtemps, mais c'est surtout dans les dernières années

que l'effectif s'en est accru, atteignant aujourd'hui 2300000, tandis que les pays de la couronne autrichienne, bien pourvus cependant, n'en possèdent que 1 700 000. Chevaux de selle, de trait, chevaux pour l'agriculture, toutes les variétés sont entretenues par la Hongrie, où *Szabadka* (Maria Theresiopel) est le principal marché de chevaux. Supérieurement montée, la cavalerie hongroise jouit d'une légitime réputation parmi les armées de l'Europe.

Les régions sèches de la Hongrie conviennent à l'élevage du mouton, que l'on trouve à la fois dans la plaine, et sur les plateaux de la Transilvanie, où il donne la meilleure laine; la peau de mouton est le complément du costume chez nombre de paysans. Cependant, comme dans la plupart des pays de l'Europe, l'effectif de l'espèce ovine en Hongrie est en diminution, et les variétés destinées à la boucherie l'emportent sur les espèces lainières.

Par contre, le nombre des porcs s'est notablement accru. Les glands des forêts de chênes des monts Bakony en ont favorisé l'entretien, qu'a complété ensuite l'extension de la culture du maïs. La race hongroise de porcs, principalement la variété dite *Kondor*, se prête à l'engraissement rapide, avec une telle régularité, qu'un troupeau tout entier se trouve à point à peu près simultanément. Il a été fondé de grandes stations d'engraissement qui servent aussi de marchés.

L'une d'elles, celle de *Kōbanya,* reçoit 400 000 à 600 000 porcs par an, dont 350 000 environ pour l'exportation, 180 000 pour la consommation de Budapest et de Vienne. *Steinbruch*, faubourg de Budapest, est le principal marché des porcs de Hongrie, sans rival en Europe ; il en sort plus de 700 000 par an.

Le nombre des animaux de basse-cour s'est extraordinairement accru : en 1884, on ne comptait encore que 11 millions de poules, oies et canards ; il y en a dix fois plus aujourd'hui, et la Hongrie exporte des œufs à l'étranger.

L'élève du ver à soie, que l'Autriche pratique dans les chaudes vallées du Tirol méridional et aux environs de Graz et de Marburg en Styrie, existe aussi dans l'ouest de la Hongrie, où la sériciculture s'est développée depuis 1878 au point de donner par an 1 300 000 kilogrammes de cocons.

Au total, la monarchie entretient plus de 4 millions de chevaux, plus de 16 millions de bêtes à cornes, 11 millions de moutons et 12 millions de porcs. Elle expédie au dehors 170 millions de francs de bétail, le second de ses articles d'exportation comme valeur, et 110 millions de francs d'œufs. Elle marque ainsi la transition entre les pays tels que les Iles Britanniques et l'Allemagne, qui ne suffisent pas à se nourrir eux-mêmes, et ceux de l'Europe Orientale qui disposent d'un excédent de produits nés de l'agriculture et de l'élevage.

7. Mines[1]. — L'Autriche-Hongrie occupe en Europe le troisième rang pour la production des combustibles minéraux dont la Silésie autrichienne et la Bohême sont le mieux pourvues. Les gisements de *houille* les plus riches sont ceux de *Karwin* et d'*Ostrau*, prolongement des houillères de la Silésie prussienne, ceux de *Kladno*, *Schlan*, *Rakonitz* et *Pilsen* en Bohême, de *Rossitz* en Moravie, La houille se rencontre aussi, en moindres quantités, en Galicie, et, en Hongrie, près de *Pecs* (Fünfkirchen) ainsi que dans le Banat de Temesvar. La production totale est de 13 millions de tonnes.

Celle du *lignite*, dont l'extraction est en outre plus facile, est deux fois plus abondante. Son principal siège est en Bohême, dans la vallée de l'Eger, où les gisements se répartissent sur 160 kilomètres de parcours depuis *Aussig* sur l'Elbe, jusqu'à *Eger*, par *Soaz*, *Karlsbad* et *Falkenau*, et fournissent plus des 2/3 du lignite extrait en Autriche-Hongrie. Le reste provient des exploitations de Styrie près de *Trifail*, de *Graz*, de *Leoben*, de celles de Carniole, et de Haute-Autriche, ainsi que de la Haute-Hongrie, de la Transilvanie et de la Dalmatie. La production atteint

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 103, carte 6.

27 millions de tonnes, ce qui, avec la houille, donne un total de 40 millions de tonnes de combustibles. C'est un peu moins que le pays n'en consomme.

Le *pétrole* est exploité en Galicie, le long des Carpates, sur une zone de 350 kilomètres de long, de 30 de large, entre les vallées du Dunajec à l'ouest et du Prut au sud-est. La production est de 800 000 tonnes, alors que la consommation n'est que de 225 000, mais l'exportation du surplus se heurte à bien des difficultés pratiques.

Le pétrole se rencontre toujours accompagné d'eau salée, et le sel est depuis longtemps une ressource minérale exploitée en Galicie. Les puits les plus productifs sont ceux de Boryslaw, où l'un d'eux, foré en 1905 à 1 007 mètres de profondeur, a fourni jusqu'à 5 000 tonnes de pétrole en un jour. Dès 1852, l'huile minérale de Boryslaw fut employée pour les lampes; en 1855, on éclaira au pétrole l'hôpital de Lemberg; en 1859, la gare du Nord, à Vienne.

Le *sel* est abondant en Galicie, à *Wieliczka* et à *Bochnia*, en Transilvanie, et dans les Alpes, où le pays de *Salzbourg*, le *Salzkammergut* et le Tirol possèdent de nombreuses exploitations.

Outre des noms tels que Salzbourg, Salzkammergut, les nombreux noms dans lesquels figure la racine *hall* se rattachent à la production du sel : ainsi *Hall*, près d'Innsbruck. *Hallein*, au sud de Salzbourg, *Hallstatt*, dans le Salzkammergut. De bonne heure le sel des Alpes servit à approvisionner la Bohême, qui en manque; les convois de sel passaient le Danube à Linz, et, par cette vieille voie d'échanges, a été construit le plus ancien des chemins fer de l'Europe continentale, celui de Linz à Budweis, longtemps à traction animale, il est vrai.

Le *fer* est exploité principalement en Bohême et en Styrie, dans le Banat de Temesvar et la Transilvanie ensuite. En Bohême, les gisements, favorablement placés à proximité du charbon, sont ceux de *Blansko* et ceux qui s'échelonnent entre Prague et Pilsen. Les minerais de fer de la Styrie sont ceux d'*Eisenerz* et de *Vordernberg* qu'exploitèrent déjà les Romains, et qui approvisionnent à la

fois la Styrie et la Haute-Autriche. En Hongrie, le fer est exploité dans les Monts métalliques de la Haute-Hongrie, c'est-à-dire au sud du massif de la Tatra, dans le Banat, trouvant dans ces deux endroits le charbon sur place, et enfin dans la Transilvanie, dont le nom revient toujours quand on examine la répartition des richesses minérales dans les pays de la couronne hongroise. Outre le fer extrait de ses mines, l'Autriche en importe par la frontière de Silésie et par Trieste.

Le *plomb* est extrait principalement des mines de *Bleiberg* (Carinthie) et de *Pribram* (Bohême), sans que la production suffise aux besoins de l'industrie. Il en est de même du *cuivre*, extrait dans le nord du Tirol, et à *Iglo* (Hongrie). Les exploitations de *zinc* et d'*étain* sont réduites et peu nombreuses.

A l'époque où l'industrie minière s'attachait surtout à la recherche des *métaux précieux*, les Alpes, la Bohême et la Transilvanie jouirent d'une grande réputation.

Au xve et au xvie siècle, le Tirol produisit de l'*or;* les mines de *Sterzing* et de *Gossensass*, au pied du col du Brenner, occupaient 10 000 ouvriers en 1517 ; dans le nord du Tirol, près de *Kitzbühel*, se trouvait la mine la plus profonde de l'Europe, à 886 mètres au-dessous du sol. Il y eut des milliers de lavages d'or dans les vallées du pays de Salzbourg, de la Carinthie, de la Haute-Styrie ; certaines exploitations aurifères, abandonnées aujourd'hui, dépassèrent la limite des neiges ; on en a trouvé jusqu'à 2 855 mètres d'altitude. La découverte de l'or en Amérique, non moins que l'épuisement de ces mines, a amené leur abandon.

La Bohême n'exploite plus guère qu'un peu d'*argent*, provenant de *Pribram ;* mais elle produit encore des *grenats* et autres pierres utilisées dans la bijouterie. C'est de Bohême, de *Joachimsthal*, sur les pentes méridionales de l'Erzgebirge, que provenait la pechblende d'où l'on a extrait le *radium*.

La Transilvanie, dont les Romains connurent et exploitèrent les mines, a mieux conservé son importance. Du xiie au xve siècle, il y vint des mineurs de tous pays, et, entre autres, des Saxons, dont on retrouve encore les descendants, des Allemands du Sud, des Slaves. La trace du séjour de ces derniers se révèle dans quelques noms

de lieux, en particulier celui de *Zalatna*, une des localités aurifères de l'intérieur du plateau transilvain. L'or y est encore extrait, ainsi qu'à l'extérieur et au nord du plateau, à *Nagybanya* [1].

En dehors de la Transilvanie, la Hongrie possède encore des mines d'*or* et d'*argent* dans les Monts métalliques situés au sud du massif de la Tatra. *Selmeczbanya* (Schemnitz), où Marie-Thérèse fonda une école des mines en 1763, et *Körmöczbanya* (Kremnitz), y sont restés les centres de la production, dont le total, pour la Hongrie, atteint 2 768 kilogrammes d'or et 19 000 d'argent.

A la liste des productions minérales de l'Autriche-Hongrie, il faut ajouter le *mercure*, qu'on exploite en Carniole, à *Idria*, et pour la production duquel l'Espagne et l'Autriche, seules en Europe, méritent une mention. Enfin, les nombreux phénomènes qui ont accidenté la surface des Alpes, de la Bohême, de la Transilvanie, et en ont minéralisé le sous-sol, ont valu à ces pays la possession de sources thermales d'une vogue universelle : *Ischl*, *Gastein*, dans les Alpes ; *Marienbad*, *Karlsbad*, *Teplitz*, en Bohême ; les *Bains d'Hercule*, dans le Banat, sont les principales de ces stations.

8. Industrie. — L'Autriche-Hongrie, l'Italie, la Russie, c'est-à-dire les pays d'Europe dont il nous reste à esquisser le développement matériel, n'ont pas une industrie qui l'emporte sur les autres occupations au même degré qu'en Angleterre, en Belgique, en Allemagne et en Suisse. L'une des deux moitiés de la monarchie, la Hongrie, n'a cessé que depuis peu de temps d'être uniquement un pays de culture et d'élevage. En Autriche, si quelques régions, telles que la Bohême, la Silésie, la Moravie, la Basse-Autriche, sont supérieurement outillées, il en est d'autres que les nécessités du travail industriel moderne ont dépossédées d'occupations jadis actives.

C'est ainsi que la métallurgie du fer, jadis florissante

1. En magyar, Grande Mine.

dans un grand nombre de localités de Styrie, n'y est plus représentée que dans quelques centres, là seulement où le combustible minéral, qui a remplacé le bois dans le traitement des minerais, se trouve sur place ou peut être amené à peu de frais. C'est ainsi que vivent les hauts fourneaux et les aciériés de *Donawitz* près de Leoben, et de *Zeltweg* près de Judenburg, et, en Haute-Autriche, les établissements divers de *Steyr*, tels que la manufacture d'armes à feu Mannlicher et des fabriques de bicyclettes. *Vienne* s'est fait une spécialité de la construction des coffres-forts.

La vieille industrie du fer qui fleurit jadis dans de nombreuses localités de la Styrie, où elle développa l'aristocratie des « comtes noirs », n'est plus représentée que par la fabrication de faux, de limes, de couteaux, et elle tend à se concentrer en un petit nombre d'usines à l'outillage plus perfectionné.

La plus grande partie des minerais de fer des Alpes sont envoyés aujourd'hui en Bohême et en Moravie où, de même que les minerais extraits dans ces pays, ils sont traités à l'aide du charbon local. *Prague* (202 000 habitants) est le principal centre de la métallurgie en Bohême, et les faubourgs populeux qui l'entourent, *Jijkow*, *Königliche Weinberge*, *Smichow*, achèvent de constituer une agglomération de 406 000 individus. Le matériel de chemins de fer, les charpentes, les machines, approvisionnent le reste du pays, mais sans l'affranchir entièrement de l'importation étrangère [1]. *Witkowitz* en Moravie, *Vienne*, *Wiener-Neustadt*, *Budapest*, *Resicza* (Banat), sont les autres centres de la métallurgie. Il faut y ajouter *Fiume*, *Pola* et *Trieste*, pour les constructions navales.

Une spécialité de Fiume. c'est la fabrication de torpilles à l'usine Whitehead, dont toutes les marines de guerre du monde sont plus ou moins tributaires.

La *verrerie* et la *cristallerie* de Bohême, favorisées par l'abondance du quartz et du combustible, fournissent des

1. Notons cependant que l'Autriche fournit des locomotives au dehors; les colonies françaises en ont reçu d'elle.

produits renommés, dont une valeur de 60 millions de francs est annuellement exportée. Des *porcelaines* estimées sortent des manufactures d'Eger, de Vienne, et de Herend (Hongrie). La Moravie fournit des poteries, tuiles et briques. *Gablonz*, en Bohême, s'est fait une spécialité dans la fabrication des boutons, des perles fausses, des fleurs artificielles, des bracelets, de la verroterie, qui, sous le nom collectif d' « articles de Gablonz, » trouvent des acheteurs dans le monde entier. Les *industries chimiques*, telles que la préparation de la soude, de l'acide sulfurique, des superphosphates, des couleurs, laques et vernis, sont très répandues en Bohême, particulièrement autour d'*Aussig*.

Les industries textiles ont pris leur plus grand développement en Bohême, où l'abondance du charbon favorisait l'adoption de métiers mécaniques, en Moravie, en Silésie, en Basse-Autriche et dans le Vorarlberg. L'*industrie cotonnière*, très en progrès, mais qui ne suffit cependant pas aux besoins de la consommation, a plus de la moitié de ses broches et de ses ouvriers en Bohême, où *Reichenberg* est son principal centre. Les autres se répartissent principalement entre *Pottendorf* et *Trumau* (Basse-Autriche), *Dornbirn, Bludenz* et *Feldkirch* (Vorarlberg).

L'*industrie de la laine* est concentrée aux environs de *Reichenberg*, à Brüx, à Teplitz, à *Brünn*, et dans la Silésie autrichienne (Troppau, Jägerndorf, Bielitz [1]). La Silésie est le refuge de l'*industrie linière*, qui y est très ancienne, et qu'elle partage avec *Trautenau* (Bohême) et *Schönberg* (Moravie).

L'extraction minérale, la métallurgie, les industries textiles, si abondamment représentées en Bohême, Moravie et Silésie, font de ces pays le prolongement des régions industrielles allemandes de Thuringe, de Saxe, de Silésie. Un grand nombre des établissements appartient à la grande industrie ; cependant, pour le tissage, il existe encore beaucoup d'ouvriers travaillant à domicile, particulièrement dans les régions élevées des monts

1. On peut y ajouter le Tirol, où l'on fabrique les tissus grossiers, imperméables, appelés *loden*.

Sudètes, où l'hiver interrompt les occupations aux champs. C'est à ce développement industriel que la Bohême doit de posséder 122 habitants en moyenne au kilomètre carré ; la Moravie, 110 ; la Silésie autrichienne, 132[1].

Les deux branches les plus importantes de l'*industrie de la soie* sont la fabrication des étoffes et celle des rubans. Cette industrie a pour sièges principaux *Vienne* et *Pancsova* (Banat).

Nous avons vu antérieurement quelle est la répartition des industries alimentaires, telles que les sucreries et les brasseries, la fabrication des beurres et fromages, la meunerie. Leur part. dans le commerce d'exportation est autrement considérable que celle des industries textiles et de leurs dérivées ; parmi celles-ci, il n'est guère que les lainages et les vêtements qui se soient créé des débouchés à l'étranger.

9. Commerce. — Le commerce extérieur de l'Autriche-Hongrie n'est encore que de 4 milliards 400 millions de francs, c'est-à-dire est inférieur à celui de la Belgique. Cela vient de ce que le pays se suffit à peu près complètement en fait de denrées alimentaires, et que sa production industrielle n'excède guère les besoins de la consommation nationale. C'est cependant pour fournir à l'industrie autrichienne les matières premières qui lui font défaut qu'on voit entrer, en fait d'importations principales, le coton, la laine, la houille, les peaux. A l'étranger, l'Autriche-Hongrie vend des bois, du bétail, du sucre, des œufs, de la verrerie, des articles en bois.

L'Allemagne est à la fois le principal fournisseur et le principal client, et avec elle seule se fait près de la moitié du commerce extérieur de l'Autriche-Hongrie. 40 lignes ferrées traversent la frontière austro-allemande, et, pour les ventes de l'Autriche-Hongrie au dehors, Hambourg est un port d'expédition de plus en plus préféré à celui

1. Seule, la Basse-Autriche dépasse ce chiffre, avec une moyenne de 156. Mais si l'on en défalque la ville de Vienne, la densité se réduit à 71.

de Trieste. Bien loin après l'Allemagne viennent, comme pays acheteurs, les Iles Britanniques, l'Italie, la Turquie, la Suisse, la Roumanie, la Russie[1], la France, l'Inde. Les principaux pays importateurs, après l'Allemagne, sont les États-Unis, les Iles Britanniques, l'Inde, la Russie, l'Italie, la France, la Roumanie. Le commerce de la France avec l'Autriche-Hongrie est d'un peu plus de 130 millions de francs, dont 70 millions à l'importation.

Presque tout le commerce de la monarchie se fait par voie de terre. Ne disposant que d'une faible étendue de côtes, l'Autriche-Hongrie a de bonne heure amélioré ses communications continentales : elle a procédé à l'exécution de voies ferrées dans les Alpes à une époque où ni la construction, ni l'exploitation de chemins de fer de montagne ne semblaient aisément réalisables.

Les travaux d'art de la ligne du *Semmering*, de celle du *Brenner*, et de la ligne, plus récente, de l'*Arlberg*, ont mérité les éloges des spécialistes. C'est en Autriche qu'ont été construites les premières locomotives capables de remorquer des trains lourds sur de fortes rampes.

Les principaux ports de l'Adriatique sont le port autrichien de *Trieste* et le port hongrois de *Fiume*. L'un et l'autre manquent de communications faciles et à bon marché avec l'intérieur, car ils en sont séparés par un relief accidenté ; chacun ne dispose que de deux lignes ferrées vers l'arrière-pays, et Trieste a été longtemps réduit à une seule.

L'activité maritime de la côte de l'Adriatique n'est cependant pas négligeable. L'existence d'un grand nombre d'îles et de longues baies abritées avait favorisé, dès l'antiquité romaine, les aptitudes nautiques d'une population de pêcheurs et de pirates. La pêche y occupe aujourd'hui 11 000 bateaux et 28 000 marins. La marine marchande y recrute parmi les Dalmates d'excellents équipages qui,

1. Malgré la longueur de leur frontière commune, l'Autriche et la Russie ne sont unies que par quatre lignes ferrées.

en 1866, ont brillamment fait leurs preuves à bord de navires de guerre. Le *Lloyd* autrichien, au départ de Trieste, envoie ses paquebots dans la Méditerranée orientale, en Égypte, dans l'Inde et jusqu'au Japon ; en outre, au Brésil, et, par le canal de Suez, à Durban. De Fiume, la Compagnie hongroise *Adria* dessert les ports brésiliens jusqu'à Santos. Par l'activité de sa marine marchande, l'Autriche-Hongrie rachète jusqu'à un certain point les désavantages de sa situation géographique et ceux qui résultent de l'absence de possessions extérieures.

10. Émigration. — A défaut de colonies lui appartenant en propre, l'Autriche-Hongrie compte un nombre croissant de ses nationaux établis à l'étranger. Le mouvement d'émigration y est d'une grande intensité, et les plus nombreux parmi les émigrants qui débarquent aujourd'hui aux États-Unis proviennent d'Autriche-Hongrie, par les ports allemands, Anvers, le Havre et Gênes; en 1904-1905, il en est arrivé près de 276 000. D'autres se rendent au Canada; d'autres au Brésil méridional et dans la République Argentine. Mais, établis à l'étranger, ils n'ont pas jusqu'ici valu à l'Autriche-Hongrie les précieuses relations qu'ont procurées à l'Allemagne ses émigrants ; ils appartiennent en effet à trop d'idiomes et de races pour que le sentiment de leur commune origine soit bien vivace.

11. Nationalités de l'Autriche-Hongrie. — Tandis que dans l'Empire allemand il n'y a guère que 4 millions d'habitants, 1/15 du total, dont l'allemand n'est pas la langue maternelle, les habitants de l'Autriche-Hongrie se partagent en plusieurs races et plusieurs langues, sans qu'aucune possède la majorité numérique. L'Autriche-Hongrie, ainsi qu'on l'a surnommée, est « une petite Europe dans la grande ».

Les deux divisions fondamentales de la monarchie correspondent à peu près à la répartition des deux races les plus nombreuses : les *Allemands* en Autriche, les

Magyars ou Hongrois en Hongrie. Mais les Allemands ne sont guère qu'un peu plus de 9 millions parmi les 26 millions d'habitants des pays de la couronne d'Autriche, et, dans le royaume de Hongrie, les Magyars sont seulement 8 millions 3/4 en présence de 10 millions et demi d'habitants d'autres nationalités. C'est que, en dehors des deux races qui dominent, les représentants d'autres races, Slaves et Latins, sont nombreux. Ils ont de plus le sentiment très vif de leur individualité ethnique[1].

Allemands. — Les *Allemands* dominent dans la région des Alpes jusque vers les Alpes calcaires du Sud. Ils peuplent la Haute et la Basse-Autriche et presque tout le pourtour du massif de Bohême. Dans le royaume de Hongrie, ils forment près de 1/9 de la population, répartis en îlots compacts à travers la basse plaine, le long de la frontière d'Autriche, dans le Banat, et en Transilvanie où on les désigne du nom de *Saxons*. Il existe au total 11 300 000 Allemands dans les deux fractions de la monarchie, moins du quart de l'ensemble.

Magyars. — Les *Magyars* ou *Hongrois* sont un peuple de race finnoise, les descendants de populations nomades originaires d'Asie, aujourd'hui sédentaires, modifiés jusque dans leur aspect extérieur. Ils peuplent la majeure partie de la plaine hongroise et forment un groupe compact en Transilvanie, celui des *Szekler*. On compte 9 millions 1/4 de Magyars, presque tous en Hongrie.

Slaves. — Les *Slaves* d'Autriche-Hongrie appartiennent aux deux grandes subdivisions de la race slave : Slaves du Nord et Slaves du Sud ou Iougo-Slaves[2]. Les premiers sont les Tchèques, les Slovaques, les Polonais, les Ruthènes ; les seconds sont les Croates, les Serbes et les Slovènes.

A. *Tchèques*. — Les *Tchèques* et *Slovaques* forment un même groupe de la race slave, et représentent en

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 103, cartons 4 et 5.

2. *Ioug* signifie sud.

Autriche-Hongrie près de 8 millions d'habitants. Les Tchèques dominent en Bohême, en Moravie, se reliant vers l'est aux Slovaques, qui occupent la région de la Tatra et le versant sud des Carpates en territoire hongrois. *Prague* est leur capitale traditionnelle, riche en souvenirs de l'ancien royaume de Bohême. La langue tchèque, qui semblait vouée à l'abandon au profit de l'allemand, a eu, au XIXe siècle, une renaissance merveilleuse de rapidité; outre l'université allemande, il s'est créé à Prague une université tchèque, beaucoup plus fréquentée aujourd'hui.

B. *Polonais*. — Les partages de la Pologne, dont les traités de 1815 ont modifié les détails, font que l'Autriche, en possession de la Galicie, renferme aujourd'hui plus de 4 200 000 Polonais, répartis dans l'ouest de cette province et dans l'est de la Silésie. L'enseignement est donné en polonais à l'université de *Cracovie*, et les Polonais d'Autriche, traités avec une douceur qu'ignorent leurs frères d'Allemagne et de Russie ont fourni plusieurs hommes d'État à la monarchie autrichienne.

C. *Ruthènes*. — Les *Ruthènes* ou *Russiens rouges* font partie du rameau petit-russien de la race russe et parlent la même langue que leurs voisins de Volynie, de l'autre côté de la frontière. Ils occupent la moitié orientale de la Galicie, avec *Lvov* (Lemberg) pour centre et une partie de la Bukovine, débordant aussi en Hongrie sur le versant intérieur des Carpates. On en compte 3 800 000.

D. *Serbes et Croates*. — Les *Serbes* et les *Croates* parlent la même langue; mais le Croate est catholique et célèbre l'office en latin, tandis que le Serbe est orthodoxe et a pour langue liturgique le slavon; de ces différences dans la langue du culte dérivent les différences d'écriture et d'alphabet qui séparent le Croate du Serbe. Au nombre de près de 3 millions et demi, les Croates et les Serbes peuplent les anciens Confins militaires, dominent en Bosnie et Herzégovine et sur le littoral de l'Adriatique; ils débordent même dans le sud de la plaine hongroise. *Zagreb* (Agram) capitale de l'ancien royaume de Croatie, est

la ville autour de laquelle gravitent leurs aspirations, et là siège la diète croate, en vertu d'une semi-autonomie que la Hongrie reconnaît à ses provinces de Croatie et de Slavonie.

E. Slovènes. — Il n'y a que de faibles différences de langage entre les Croates et les Slovènes, également catholiques, qui, au nombre de près de 1 300 000, peuplent la Carniole, le sud de la Styrie et de la Carinthie. *Liubliana* (Laibach) est le centre de leur groupement.

Latins. — Les plus nombreux des Latins d'Autriche-Hongrie sont les *Roumains*, distincts des autres Latins par la pratique de la religion orthodoxe, mais faisant aujourd'hui usage de l'écriture latine. Du royaume de Roumanie ils débordent en Bukovine, en Transilvanie, dans le Banat, et jusque dans la partie orientale de la plaine hongroise. Ils sont au nombre d'un peu plus de 3 millions.

Les autres peuples latins sont : 1° les *Ladins*, qu'on trouve dans le Tirol méridional ; 2° les *Italiens*, nombreux dans le sud du Tirol autour de *Trente*, sur la côte d'Istrie, à Trieste, à Fiume, et dans les autres ports de l'Adriatique, 750 000 au total. C'est la présence de ces Italiens sur territoire autrichien qu'invoquent les *irrédentistes* d'Italie pour réclamer Trente et Trieste.

Autres races. — A ces races déjà très nombreuses, il faut en ajouter d'autres, moins importantes : les *juifs*[1], nombreux surtout en Galicie, où ils constituent dans certains districts plus de 1/10 de la population, tout comme dans la Pologne russe ; des *Tsiganes*, les uns nomades, les autres sédentaires, dispersés surtout en Transilvanie et en Hongrie ; des *Arméniens* en Galicie, des *Albanais* en Bosnie.

Nul pays en Europe n'offre un mélange de races aussi complexe que l'Autriche-Hongrie. L'antagonisme de ces races entre elles, leurs revendications particulières, sont

1. Près de 2 100 000 en Autriche-Hongrie.

la principale cause de la fragilité de l'empire austro-hongrois.

12. Armée et marine. — Cette diversité de races se retrouve naturellement dans l'*armée* austro-hongroise, atténuée seulement par l'adoption de l'allemand comme langue de commandement. L'armée active du pied de paix et sa réserve sont communes aux deux États de la monarchie, avec cette particularité cependant qu'aucune unité autrichienne n'est stationnée sur territoire hongrois. Quant aux forces de deuxième ligne, représentées en temps de paix déjà par des cadres et des corps à effectif réduit, elles sont organisées séparément par l'Autriche et par la Hongrie : il y a une *landwehr* autrichienne, et un *honvédség* hongrois. La Bosnie et l'Herzégovine fournissent des troupes spéciales, distribuées hors de leur pays d'origine, et sont occupées en retour par des troupes austro-hongroises [1].

L'effectif entretenu en temps de paix en Autriche-Hongrie est de 387 000 hommes, dont 318 000 pour l'armée commune, le reste pour la landwehr et le honvédség, qui auraient à se compléter pour suppléer à ce que, dans l'Europe actuelle, l'armée austro-hongroise de première ligne a de numériquement insuffisant.

Celle-ci est répartie en 15 corps d'armée, dont les quartiers généraux sont : 1er corps, *Cracovie ;* 2e *Vienne ;* 3e *Graz ;* 4e *Budapest ;* 5e *Pozsony* (Presbourg) ; 6e *Kassa* (Kaschau) ; 7e *Temesvar ;* 8e *Prague ;* 9e *Josefstadt ;* 10e *Przemysl ;* 11e *Lvov* (Lemberg) ; 12e *Nagy-Szeben* (Hermannstadt) ; 13e *Zagreb* (Agram) ; 14e *Innsbruck ;* 15e *Saraïevo.* On remarquera que cinq de ces corps bordent la frontière du nord, dont trois celle de Russie. La composition des corps d'armée en Autriche-Hongrie n'étant pas identique, les trois corps de Galicie, 1er, 10e et 11e, comprennent un plus grand nombre d'unités de toutes armes que ceux de l'intérieur; à eux seuls, ils absorbent plus de 1/5 de l'infanterie, près de 1/4 de la cavalerie et de l'artillerie de campagne austro-hongroises. *Cracovie*, *Przemysl* et *Lvov*, où résident les comman-

1. L'Autriche occupe en outre, en vertu du traité de Berlin, la *Rascie*, ou sandjak de Novipazar, dont l'administration reste à la Turquie.

dants de ces trois corps, sont des places fortes à grand rayon.
Outre ces défenses à la frontière du nord-est, l'Autriche a porté son effort vers la frontière italienne, fortifié *Trente*, *Trieste*, élevé des forts d'arrêt dans les vallées du Tirol, et accru ses garnisons.

La *marine* de guerre, dont le port de *Pola* en Istrie renferme les chantiers et autres établissements, comprend 9 cuirassés et 3 croiseurs cuirassés en fait de grandes unités de combat. Elle entretient 13 500 hommes d'équipage.

REVISION

AUTRICHE-HONGRIE

Superficie et population. — L'empire d'*Autriche-Hongrie* s'étend sur 625 000 kilomètres carrés et renferme près de 45 millions et demi d'habitants (72 au kilomètre carré). Il occupe en outre la *Bosnie* et l'*Herzégovine* (51 000 kilomètres carrés et 1 700 000 habitants). Depuis 1867 on distingue entre l'*Autriche* (300 000 kilomètres carrés, 26 millions d'habitants), capitale Vienne (1 675 000) et la *Hongrie* (325 000 kilomètres carrés 19 millions 1/4 d'habitants), capitale *Budapest* (716 000). Les deux États ont le même souverain.

Grandes divisions. — L'Autriche-Hongrie est accidentée par les *Alpes* et leurs prolongements; au sud-est vont les *chaînes Dinariques;* au nord-est partent les *Carpates*, qui encadrent la *plaine hongroise* où coulent le *Danube* et son affluent la *Tisza*. Au nord des avant-chaînes des Alpes et du Danube s'étend le *massif de Bohême;* au delà des Carpates, l'Autriche possède la Galicie et la Bukovine. L'Autriche est à peu près aux mêmes latitudes que la France, mais elle n'a qu'une faible étendue de côtes, sur l'*Adriatique*, et le climat y revêt souvent le caractère continental.

Agriculture et élevage. — L'Autriche, et surtout la Hongrie, est un pays agricole, qui suffit à sa consommation. L'élevage y est très développé, principalement en Hongrie (chevaux, porcs); les Alpes ont de bonnes races laitières. Les forêts couvrent 30 p. 100 de l'Autriche-Hongrie, dont le bois est le principal article d'exportation.

Mines et industrie. — La production en charbon (houille et lignite) est de 40 millions de tonnes par an, surtout en Bohême et en Silésie, qui occupent la première place dans l'industrie. La Bohême et la Styrie produisent du fer, ainsi que le Banat et la

Haute-Hongrie. La Transilvanie renferme encore des métaux précieux.

La métallurgie est active en Styrie, en Basse-Autriche (Steyr) et en Bohême (Prague) ; la verrerie, en Bohême. Les industries cotonnière et lainière ont pour centre principal Reichenberg (Bohême).

Commerce. — Le commerce extérieur atteint 4 400 millions ; près de la moitié se fait avec l'Allemagne, et la majeure partie par voie de terre. *Trieste* et *Fiume* sont les principaux ports.

Races. — Toutes les grandes races d'Europe sont représentées en Autriche-Hongrie. On y trouve plus de 11 millions d'*Allemands*, 8 millions 3/4 de *Magyars* ou *Hongrois;* comme peuples slaves, des *Tchèques* et *Slovaques* (8 millions), des *Polonais* (4 200 000), des *Ruthènes* (3 800 000), des Serbes et des *Croates* (3 millions 1/2), des *Slovènes* (1 300 000) ; en fait de Latins, plus de 3 millions de *Roumains* et 750 000 *Italiens* et *Latins;* en outre, des *juifs* (plus de 2 millions), des *Tsiganes*, etc. Il y a une émigration considérable vers l'Amérique, surtout vers les États-Unis.

L'Autriche-Hongrie entretient une armée permanente de 387 000 hommes, et une marine militaire dont *Pola* est le port.

VII. — ITALIE

1. Superficie et population. — Le royaume d'*Italie* occupe une superficie de 286 682 kilomètres carrés, que peuplent près de 32 millions et demi d'habitants, soit 113 au kilomètre carré. C'est une population égale à 83 p. 100 de celle de la France sur une étendue qui n'est que de 53 p. 100 de celle de notre pays.

2. Grandes divisions[1]. — L'Italie se rattache étroitement au continent par les grandes et populeuses plaines qu'arrose le *Pô* et qu'encadrent les *Alpes* et l'*Apennin*. L'Apennin à son tour forme l'ossature du reste de l'Italie c'est-à-dire de l'*Italie péninsulaire*, distincte à bien des égards de l'*Italie continentale* du nord, et allongée entre la mer Tyrrhénienne à l'ouest et l'Adriatique à l'est. Au delà du détroit de Messine, de faible largeur, que les trains franchissent sur bacs à vapeur, l'Italie possède la *Sicile*, et, au sud de la Corse, la *Sardaigne*, c'est-à-dire les deux plus grandes îles de la Méditerranée [2]. L'Italie doit à sa configuration un développement de côtes de près de 7 000 kilomètres.

C'est par mer que les communications entre les diverses parties de la péninsule sont le plus faciles. A l'intérieur en effet, l'Apennin se complique de chaînes subordonnées et les passages sont difficiles ; dans la concavité de la chaîne, le relief est accidenté par des amas de débris volcaniques, et les rivières sont de longueur et de volume médiocres. L'Italie et la Sicile possèdent avec le *Vésuve* et

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 92.

2. Sicile, 25 461 kilomètres carrés ; Sardaigne. 23 799.

l'*Etna* des volcans encore actifs. La presqu'île de Calabre avec ses massifs discontinus est une des régions du globe où les tremblements de terre sont fréquents. Les avantages de l'Italie du nord, avec ses plaines spacieuses, avec le système hydrographique du *Pô*, partiellement navigable[1], avec les eaux abondantes que nourrissent les neiges et les glaciers des Alpes, se traduisent par un plus grand développement des cultures, de l'industrie, des communications ; là sont les populations les plus laborieuses, les plus aisées et les plus denses du royaume.

3. Climat. — Avec une superficie modeste, l'Italie, très amincie dans sa partie péninsulaire, s'étend entre 36° 1/2 et 46° 1/2 de latitude, c'est-à-dire sur un intervalle correspondant à celui du midi de l'Espagne au centre de la France; aussi offre-t-elle une assez grande variété de climat et de cultures, à laquelle s'ajoute celle qui provient des inégalités du relief.

Là aussi se révèle la différence entre la partie continentale du royaume et le reste du pays. Les plaines du nord, séparées de la Méditerranée par la barrière montagneuse qui soude les Alpes maritimes à l'Apennin, n'ont rien de la nature méditerranéenne ; longues de 400 kilomètres de l'ouest à l'est, larges d'environ 200, elles sont privées en majeure partie de toute influence adoucissante. L'été n'est guère moins chaud que dans le sud, et l'hiver y est rigoureux. Le climat y est de type nettement continental : le mois de juillet est plus chaud à Modène qu'à Naples, et, en janvier, la température moyenne est plus basse à Milan qu'à Berlin.

Le voyageur qui traverse les Alpes en venant du nord admire la belle végétation qui pare les bords des lacs du nord de l'Italie; mais cette richesse de la végétation est due à la situation abritée et à l'exposition au midi. Dès qu'on parvient en plaine, l'olivier et l'oranger un instant entrevus disparaissent ; on ne les retrouve que beaucoup plus au sud.

1. Le Pô, à partir du confluent du Tessin, est praticable pendant 288 jours par an pour bateaux à 1m,20 d'enfoncement.

Le reste de l'Italie jouit de températures plus égales; l'été n'y est pas plus chaud, et l'hiver y est plus doux. L'écart entre les températures moyennes de janvier et de juillet, qui est de 24° à Modène, n'est que de 16° à Rome et à Naples, de 14° 1/2 à Palerme.

Une autre différence consiste dans la répartition des pluies en saisons : dans le nord, les pluies tombent surtout en automne et au printemps ; dans le sud, l'hiver seul est nettement pluvieux, tandis que l'été est presque entièrement sec.

Toutefois, l'Italie péninsulaire ne connaît pas les sécheresses excessives de l'Espagne, qui a des formes plus massives, et dont les plateaux intérieurs, loin de tout foyer d'évaporation, sont souvent des steppes arides. Les neiges de l'Apennin, de nombreuses nappes aquifères sous les tufs volcaniques poreux, y entretiennent sur le versant occidental la verdure et la fraîcheur : il n'est pas de ville en Europe aussi bien approvisionnée que Rome en eau potable. Mais, trop souvent, l'eau est en excès, et ne parvient pas à s'écouler. Aussi bien dans la campagne romaine et les Maremmes de Toscane que dans les plaines lombardes inondées pour la culture du riz, la *malaria* est redoutable; 1/3 seulement de l'Italie est exempt de ce fléau, dont souffre 1/6 de la population et auquel 14 000 individus par an succombent. Son extension accompagne celle des sols argileux, imperméables, si répandus dans la péninsule, et dont l'Apennin est en grande partie formé.

4. Agriculture[1]. — L'agriculture est la principale occupation de l'Italie, dont les 2/5 sont en terres de labours. Le blé occupe 1/6 du territoire, et la vigne près de 1/7. Mais le rendement n'est pas en rapport avec l'étendue cultivée, et les méthodes de culture, particulièrement dans la partie péninsulaire et dans les îles, sont encore arriérées : l'hectare de blé ne donne qu'une moyenne de 11 à 12 hectolitres ; le vin et l'huile d'olive sont préparés avec trop peu de soins ; l'usage des engrais est très limité. Ramenée à des étendues équivalentes de sol et à des effectifs égaux de population, la valeur de la production agricole en Italie n'est que les 2/5 de celle de la France. C'est

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 92, carton 2.

dans le nord et en Toscane que l'agriculture est le plus florissante ; tout autre est sa situation dans les provinces du sud et dans les îles.

En général, le sol et le climat des plaines se prêtent bien à la culture du *blé*, qui est la céréale la plus répandue. La Lombardie, la Vénétie, le Piémont, l'Émilie, la Toscane, l'Ombrie, lui consacrent de vastes surfaces ; il en est de même de la Sicile, où le blé a remplacé des vignobles dévastés par le phylloxéra. La production est de 50 à 60 millions d'hectolitres, insuffisante d'ailleurs pour l'alimentation, qui demande à l'étranger, particulièrement à la Russie, un supplément de 10 à 12 millions d'hectolitres.

A la culture du blé se rattache la fabrication du macaroni, mets national dans le midi de l'Italie, préparé avec des blés, russes et des blés d'Apulie ; les meilleures qualités de macaroni proviennent de Gragnano, Torre dell'Annunziata et Amalfi, aux environs de Naples.

Le *maïs* est cultivé dans les régions au sol humide et dans celles que l'on peut arroser artificiellement. Il est surtout répandu, grâce à la chaleur de l'été, dans la plaine du nord, à l'est de Milan, en Émilie, et dans les terres basses de la Vénétie ; on le trouve aussi en Ligurie et en Toscane. Dans le nord, on en fait la bouillie appelée *polenta*, aliment populaire, mais non sans danger, dont l'usage trop exclusif semble être la cause principale de la maladie appelée *pellagre*. Souvent on l'emploie dans l'alimentation du bétail.

L'Italie est le seul pays d'Europe où la culture du riz ait une réelle importance. Elle y donne de 7 à 10 millions d'hectolitres dans les plaines si arrosées de la Lombardie et de la Vénétie et la province piémontaise de Novare et, accessoirement, près de Lucques et dans l'est de la Sicile. Les meilleures rizières sont celles des environs de Verceil et de Novare, où le *canal Cavour* et les nombreuses rivières venues des Alpes assurent l'eau indispensable : la chaleur de l'été fait le reste.

A la culture du blé se rattache l'industrie de la paille tressée ; la « paille d'Italie » est la paille de blé de Toscane ; la paille dite de riz est fournie plutôt par une variété de saule blanc que par le riz.

Le *seigle* n'existe guère que dans les vallées et sur les pentes des Alpes. L'*avoine* est aussi une culture des hautes altitudes, dans les Alpes, la Ligurie et l'Apennin des Abruzzes. L'*orge*, qui aime la chaleur et la sécheresse, se cultive surtout dans le midi, en Sicile et en Sardaigne, et, comme dans beaucoup de pays de la région méditerranéenne, on l'emploie à l'alimentation des chevaux.

Les pois, les lentilles, les pois chiches, les fèves sont des productions du centre et du midi ; leur culture y alterne avec celle du blé. La pomme de terre n'a d'importance qu'en Ligurie, dans les Abruzzes, en Calabre, et autour de Naples. A ces aliments d'un usage très répandu il faut ajouter la châtaigne, sur les pentes des Alpes, de l'Apennin, et de l'Etna, qui conservent encore de grandes châtaigneraies échappées à la destruction abusive des forêts. Les cultures de légumes sont répandues un peu partout, spécialement sur les riches sols volcaniques de la Terre de Labour autour de Naples ; même en retranchant les 563 000 habitants de Naples, la ville la plus populeuse d'Italie, le reste de la province de ce nom nourrit 686 habitants au kilomètre carré.

Les cultures fruitières se mêlent fréquemment aux céréales ; oliviers, vignes, mûriers, arbres fruitiers, s'alignent parmi les champs. Au nombre des cultures fruitières figure celle des oranges, citrons et mandarines, que le commerce réunit sous le nom d'*agrumes ;* elle règne sur les terrasses de la Ligurie exposées au midi, dans les régions littorales au sud de Naples sur la mer Tyrrhénienne et de Barletta sur l'Adriatique, et surtout en Sicile ; elle trouve là les meilleures conditions de climat, des températures douces en hiver, et des étés secs, ainsi que des sols calcaires favorables.

Les facilités de transport à grande distance dont on dispose

aujourd'hui ont valu à la culture des agrumes de larges débouchés. L'Italie récolte environ 45 millions de centaines de ces fruits, dont près des 2/3 en Sicile, et en expédie dans tous les pays d'Europe : mandarines, de décembre à fin février ; oranges sanguines, de janvier à mars ; oranges jaunes, de janvier à avril ; citrons de novembre à juin. Le transport par mer est si peu coûteux, et l'emballage si soigné, que les oranges coûtent moins cher à Hambourg qu'à Münich.

L'*olivier*, qui craint plus l'humidité que le froid, s'avance sensiblement plus loin que l'oranger vers le nord, et la culture en est déjà étendue au sud de 44°, dans les Marches. Mais c'est dans les Pouilles (provinces de Bari et de Lecce) et dans le sud de la Calabre qu'on obtient, en raison du climat et du sol, les récoltes les plus abondantes. L'Italie consacre à l'olivier près de 110 000 hectares et produit 3 millions d'hectolitres d'huile d'olive par an ; en outre, une partie des fruits sont consommés frais ou salés. Mais l'exportation souffre de la concurrence que font à l'huile d'olive les huiles moins coûteuses d'arachide et de coton.

Après le blé, la culture qui occupe le plus d'étendue en Italie est celle de la *vigne*. Elle s'est surtout développée quand les vignobles français ont été ravagés par le phylloxéra, et, bien qu'éprouvée à son tour par les maladies, elle assure à l'Italie la première place après la France pour la quantité du vin récolté, 35 à 45 millions d'hectolitres suivant les années.

Les principales régions de vignobles en Italie sont la Vénétie et les pays de l'Adriatique jusqu'à l'Apulie, l'Italie méridionale, le Piémont, l'Émilie, les Marches et l'Ombrie, la Toscane, et, à un moindre degré, la Sicile. On estime que la viticulture occupe 4 millions d'hectares, mais en tenant compte de ce fait, que la vigne est souvent, comme au temps de Virgile, enlacée à d'autres arbres, avec lesquels elle partage l'étendue du sol cultivé. Le Piémont et la Toscane fournissent de gros vins pour coupages ; en outre, le Piémont produit des vins d'Asti, dont on fait des vins mousseux, et la Toscane, ceux de Chianti. Le Latium donne de bons vins rouges. A mesure qu'on s'avance vers le sud, les vins deviennent plus liquoreux et plus chauds ; tels les vins de Capri, ceux des abords du Vésuve, et, en Sicile,

ceux de Syracuse et de Marsala. L'exportation de vins d'Italie atteignit jusqu'à 2 millions d'hectolitres à l'époque où la production en France fut la plus réduite ; depuis la reconstitution des vignobles français, elle a sensiblement diminué. L'Italie vend aujourd'hui au dehors moins de vins que d'huile et de fruits ; ses principaux envois se font en Autriche, en Suisse, en Amérique du Sud et en Allemagne.

La culture de la *betterave* ne s'est introduite en Italie qu'en 1886, mais elle y a fait assez de progrès pour que ses sucreries, situées pour la plupart en Émilie, suffisent à la consommation totale du pays.

Les sols riches et l'agriculture relativement perfectionnée des provinces du nord font que la culture du *lin* est importante en Lombardie, aux environs de Crémone, de Brescia et de Milan. Celle du *chanvre* est développée au pied des Alpes, dans le delta du Pô et en Émilie, dans les fertiles plaines qui avoisinent Modène, Bologne et Ravenne. Le *chanvre* de l'Émilie, qui arrive à dépasser 4 mètres de haut, fournit à l'Italie un article d'exportation de grande valeur.

En dehors des châtaigniers, les *forêts* n'occupent guère que 4 millions d'hectares en Italie, soit moins de 15 p. 100 de la superficie du royaume, et encore faut-il souvent entendre sous ce nom autre chose que de véritables forêts de haute futaie. L'Italie est obligée d'importer du bois, et de réglementer, là où elle peut, l'exploitation des forêts qui lui restent. Les ravages causés aux bois par l'homme, les chèvres, et les troupeaux transhumants, sont une des causes du régime défectueux de la plupart des cours d'eau de l'Italie péninsulaire, et le déboisement est pour beaucoup dans les éboulements désastreux des pentes de l'Apennin.

Si le sol de l'Italie ne donne pas encore tout ce qu'on pourrait obtenir, les progrès accomplis par certaines régions dans ces dernières années méritent l'attention. On a desséché la nappe pestilentielle du *lac Fucin*, dans les Abruzzes, et des cultures en occupent la place. Entre le Tibre et l'Arno, on a comblé et drainé la malsaine vallée de la *Chiana*. On plante l'eucalyptus, dont les racines absorbent l'excès d'humidité, et le domaine de

la malaria tend à se restreindre. Dans le delta du Pô, on a gagné à la culture 90 000 hectares de marécages, qui produisent maintenant du blé, du chanvre et du fourrage. La Campagne romaine elle-même commence à se transformer, par l'écoulement des eaux ; on y cultive le chanvre et le tabac, le blé, le maïs, la vigne et les légumes ; la culture forestière y est si active, qu'on exporte des traverses, des douves de tonnellerie, du charbon de bois. Parmi les *compartimenti* d'Italie, le Latium est celui dont l'accroissement de population a été plus élevé : 17,5 p. 1 000 par an depuis 1881.

5. Élevage. — C'est également dans l'Italie du nord que l'élevage trouve les conditions naturelles les plus favorables ; Les pentes des Alpes offrent en été de bons pâturages ; la plaine lombarde, arrosée par une foule de rivières et de *fontanili,* possède de vastes prairies naturelles et artificielles ; celles qui donnent trois à cinq coupes de foin par an ne sont pas rares, et l'on en cite qui en donnent jusqu'à onze. Après la plaine lombarde viennent les Marches, l'Ombrie et la Toscane. Telles sont les régions dans lesquelles dominent les *bêtes à cornes :* les bœufs sont employés comme animaux de trait; les vaches laitières approvisionnent des fabriques de beurre et de fromage qui assurent largement la consommation du pays et travaillent même pour l'exportation. C'est la plaine lombarde qui produit les fromages du *Parmesan* et de *Gorgonzola.*

Dans l'Italie méridionale et en Sicile, il n'existe pas de prairies naturelles, les cultures fourragères ne sont possibles qu'au prix d'irrigations coûteuses. Les pâturages sont maigres. Les bêtes à cornes sont peu nombreuses, de qualité médiocre, et ne servent qu'à la boucherie. Les animaux dominants dans le sud et en Sardaigne sont le *mouton* et la *chèvre ;* la chèvre pour le lait, le mouton, pour la viande, la laine et le lait.

C'est la Campagne romaine et l'Apulie qui entretiennent le plus de moutons ; en été, ils se rendent en bandes dans les montagnes ; en hiver, ils vivent dans les plaines, et ces migrations périodiques se font d'une extrémité à l'autre de l'Apennin. On vante la chair de ces moutons, nourris d'herbes aromatiques.

Le fromage de brebis et de chèvre est l'objet d'une grande production et constitue, avec les châtaignes, une large part de la nourriture chez les populations de l'Apennin et de la Sardaigne. La laine de ces moutons est de bonne qualité, notamment celle des moutons des Maremmes de la Toscane. pour laquelle *Grosseto* est le principal marché. L'Italie est toutefois obligée d'importer des laines étrangères.

Les *porcs* sont éleves un peu partout, mais en petit nombre. Quelques villes du nord, Milan, Bologne, Vérone, Crémone, fournissent des produits spéciaux dc charcuterie.

L'Italie est pauvre en *chevaux;* l'élève du cheval n'atteint un certain développement que dans la campagne romaine et en Apulie. Il faut faire appel à l'étranger pour la remonte de l'armée. Les ânes et mulets, moins exigeants que le cheval en fait de nourriture et indispensables dans les régions accidentées, sont par contre élevés en assez grand nombre.

L'Italie entretient beaucoup d'animaux de basse-cour, et exporte des œufs pour une valeur de plus 40 millions de francs par an.

Dans nul pays d'Europe l'élève du *ver à soie* n'a atteint un développement aussi intense qu'en Italie. Le mûrier croit en longs alignements à travers les prairies et les champs de la Lombardie et du Piémont, de l'Émilie et de la Vénétie. De nombreuses familles se livrent à l'entretien du ver à soie, et la récolte annuelle, pour l'ensemble de l'Italie, est de 50 millions de kilogrammes de cocons, donnant 5 millions de kilogrammes de soie grège.

La Lombardie en fournit à elle seule les 2/5, provenant surtout de la *Brianza,* pays situé au sud de Côme ; 1/5 vient de la Vénétie. Ensuite se place le Piémont, qui donne les meilleures soies d'Italie, brillantes et robustes ; puis, l'Émilie, l'Ombrie, la Toscane, la Campanie et la Calabre. Toutes les fabriques de soieries d'Europe et même d'Amérique sont tributaires de l'Italie, dont la soie brute est de beaucoup le principal article d'exportation, pour une valeur annuelle de 460 millions de francs. *Milan* a dépassé Lyon pour le chiffre des transactions en fait de soie, ventes et achats au dehors réunis.

La *pêche* maritime est active en Italie. Elle occupe 24000 bateaux et 92000 pêcheurs. On pêche le thon dans la mer Tyrrhénienne, la sardine dans l'Adriatique, l'anchois, et toute une variété d'animaux réunis sous l'appellation de *frutti di mare*. Une partie de la flotte de pêche recueille des éponges et du corail sur les côtes de Sicile, d'Algérie et de Tunisie. On pratique l'ostréiculture dans le golfe de Tarente. L'Italie n'en importe pas moins pour plus de 50 millions de francs de poissons, salés, séchés ou en conserves.

6. Mines. — L'Italie est très pauvre en combustibles minéraux. On trouve un peu de *lignite* dans l'Apennin, en Toscane, en Calabre, en Sardaigne, et des dépôts de *tourbe* en Lombardie, dans les parties déprimées de la région des moraines alpestres. Mais la production totale ne dépasse pas 360000 tonnes, et l'Italie achète annuellement pour plus de 150 millions de francs de houille à l'étranger, dont 90 millions de charbons anglais. Gênes est le point d'arrivée de ces charbons, qui se distribuent dans le reste du pays, alimentent à Gênes même diverses industries et valent à ce port une partie de sa grande activité.

L'île d'Elbe possède des minerais de *fer* d'excellente qualité, dont une partie est traitée sur place; mais, pour ce métal, l'Italie est également tributaire de l'étranger, et importe pour 73 millions de francs de minerais. La production du *cuivre* est autrement importante : on l'exploite dans les provinces de Gênes, de Lucques, de Pise, et en Vénétie. Le *zinc* provient des mines d'Iglesias et de Malfidano en Sardaigne, et s'extrait aussi aux environs de Brescia et de Bergame. Il y a du *plomb* en Toscane et en Sardaigne; du *mercure* au monte Amiata, dans la province de Grosseto; un peu de *pétrole* en Émilie et dans les Abruzzes.

Mais il est deux productions pour lesquelles l'Italie tient le premier rang dans le monde, le *soufre* et le *marbre*. Le soufre provient de 760 exploitations, situées presque

toutes en Sicile, le reste aux environs de Naples; elles livrent plus de 3 millions et demi de tonnes de soufre brut, d'où l'on extrait près de 600 000 tonnes de soufre raffiné, d'une valeur de 53 millions de francs. Le marbre est exploité depuis plus de vingt siècles dans les carrières des Alpes Apuanes, vieux massif contigu à l'Apennin, près de *Massa* et de *Carrare;* la valeur, au sortir de la carrière, dépasse 17 millions de francs.

Les marbres blancs de ces carrières sont appréciés dans le monde entier. Plus de 9 000 ouvriers y travaillent, et il en sort par an près de 100 000 tonnes de marbre brut et 75 000 de marbre travaillé. Les blocs de choix coûtent de 1 500 à 2 500 francs le mètre cube. C'est l'abondance du marbre qui vaut à Gênes la beauté de ses palais et les innombrables monuments funéraires de son Campo Santo ou cimetière. La statuaire est un art très répandu dans la région de production.

On exploite de la *pierre ponce* dans le groupe volcanique des îles Lipari, de l'*alun* près de Civita Vecchia et du *borax* près de Volterra en Toscane.

7. Industrie[1]. — Le manque de houille a été très préjudiciable au développement de l'industrie, mais l'Italie y supplée de plus en plus par l'utilisation des forces hydrauliques dont les Alpes sont abondamment pourvues, Les études d'électricité ont toujours été en honneur dans ce pays, et l'époque actuelle a vu naître des établissements et des installations électrotechniques de premier ordre. Plusieurs lignes ferrées du nord de l'Italie, et celle du tunnel du Simplon, font usage de la traction électrique.

Le premier établissement pour transport de l'énergie électrique à distance fut créé en 1892, afin d'assurer l'éclairage de Rome. Ensuite (1896-1898) vinrent les usines de *Paderno,* sur l'Adda, utilisant une chute d'eau de 25 mètres et une force de 25 000 chevaux : l'électricité produite sert à l'éclairage, à divers établissements industriels, et au réseau de tramways de Milan.

1. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 92, carton 3.

Plus grandioses encore sont les usines de *Vizzola* (1898-1900) sur le Tessin ; elles desservent 70 communes, jusqu'à Varese au nord, à Lomazzo à l'ouest, à Turbigo au sud. Une autre grande installation est celle de *Gromo*, dans la vallée de la Seriana, qui transporte la force à Nembo. Chaque jour voit l'utilisation de nouvelles forces hydrauliques.

L'industrie de la *soie* est la plus active des industries italiennes, et elle occupe près de 200 000 ouvriers et ouvrières; la filature est beaucoup plus développée que le tissage, pratiqué surtout à *Côme*. *Milan* en est le siège principal; Gênes fabrique des velours de soie.

L'*industrie cotonnière* se développe de jour en jour. Le coton est le premier des articles importés en Italie, et 140 000 ouvriers et ouvrières sont occupés à le filer et à le tisser; les principales fabriques sont à Turin, Milan, Gênes, Venise, Naples. L'Italie exporte déjà des tissus de coton pour une somme supérieure à celle des tissus de soie qu'elle envoie au dehors.

C'est également dans le nord de l'Italie que se concentrent les autres industries textiles. Celle de la *laine* est pratiquée à Biella (Piémont), dans la province de Vicence, à Prato (Toscane), dans l'Ombrie et à Gênes. Celle du *lin*, du *jute* et du *chanvre* existe dans les mêmes régions, à Ravenne pour les toiles de lin, à Crema et à Lucques pour le jute, à Trévise pour le chanvre. L'industrie de la paille tressée et des menus objets en bois est active à Florence, à Vicence, à Bologne ; elle vient immédiatement après la fabrication des soieries dans la liste des exportations. Venise fabrique ses célèbres dentelles.

Il n'est pas d'industrie qui ait fait en Italie plus de progrès que la métallurgie du *fer*. En 1880, elle n'assurait que le tiers à peine de la consommation, et, bien que celle-ci se soit fortement accrue, elle en alimente aujourd'hui plus des trois quarts. L'Italie a suivi jusqu'à un certain point, et non sans succès, l'exemple de la Suisse, qui a su se donner une industrie du fer tout en étant pauvre en minerais et en combustible. Le fer est travaillé à Brescia et à Lecco, sur le lac de Côme, où l'on fait des

haches, des marteaux, des enclumes, des clous, des limes, qui ont réduit l'importation d'objets similaires venant d'Allemagne. Milan, Gênes, Turin, Livourne, Naples, fabriquent des machines; Turin et Brescia, des armes de guerre et de chasse; l'arsenal de Turin fournit du matériel d'artillerie. Les constructions navales sont de plus en plus actives à Gênes, à la Spezia, et autres ports du golfe de Gênes, à Ancône, à Naples et à Palerme, grâce au bon marché de la main-d'œuvre, et l'Italie a commencé à produire pour des marines de commerce et de guerre de l'étranger.

Parmi les industries d'art de l'Italie figurent la fabrication de glaces et de verrerie à Venise, la poterie à Bergame et à Vicence, la production de majoliques et de faïences à Faenza.

L'essor de l'industrie le développement des voies de communications, la visite de nombreux touristes qu'attire la vue des sites et des collections artistiques de l'Italie, ont rapidement accru la population et modifié l'aspect des grandes villes. *Naples* compte 563 000 habitants; *Milan*, 491 000; *Rome*, capitale de l'Italie unifiée, dont la population n'était que de 146 000 habitants en 1821, avec un excédent sensible de la mortalité sur la natalité, s'est agrandie de quartiers nouveaux et renferme aujourd'hui 463 000 habitants; *Turin* et *Palerme* en ont chacune plus de 300 000.

8. Commerce. — Le commerce extérieur de l'Italie depasse 3 milliards et demi de francs, dont 1 900 millions aux importations. L'importation consiste surtout en coton brut, céréales, soie brute, houille, machines, fer, bois, peaux, produits chimiques, laine, poissons et bétail. Aux exportations figurent, par ordre d'importance, la soie, les cotonnades, les soieries, les objets en bois et en paille, l'huile, le chanvre, les fruits, le soufre, les œufs, les vins.

L'Allemagne, dont le percement du Saint-Gothard a favorisé les échanges, occupe la première place dans les relations commerciales de l'Italie, suivie de près par l'Angleterre et par les États-Unis. Chacun de ces pays fournit plus à l'Italie qu'il ne lui achète; le chiffre des

importations anglaises dépasse même celui des importations allemandes. Au quatrième rang vient la France, qui vend pour 200 millions de francs, et achète pour 182. Ensuite, à peu près au même rang, la Suisse et l'Autriche-Hongrie, avec cette différence, que la Suisse achète beaucoup plus qu'elle ne fournit. Là ne se bornent pas les relations importantes de l'Italie : elle est une des principales clientes de la Russie et de l'Inde, et elle vend sensiblement plus que ne fait la France à la République Argentine.

Une large part du commerce extérieur de l'Italie se fait par voie de terre. Les lignes ferrées qui traversent les Alpes aboutissent dans le nord du royaume : celle du mont Cenis, à *Turin;* celles du Simplon et du Saint-Gothard, à *Milan*; celle du Brenner, à *Vérone;* celle du Semmering et du col de Tarvis, à *Venise.* L'Italie reste un pays de passage pour les relations entre l'Europe occidentale et du nord-ouest d'une part, l'Inde et l'Extrême-Orient de l'autre. La poste anglaise achemine ses correspondances vers l'Inde par le mont Cenis et Brindisi; la poste allemande envoie les siennes à Naples joindre les paquebots à destination de l'Extrême-Orient.

Le premier port de commerce de l'Italie est celui de *Gênes*[1], où aboutissent les lignes du Saint-Gothard et du Simplon, soit par Milan, soit plus directement par Novare et Alexandrie; à Alexandrie arrive également la ligne du mont Cenis, de sorte que Gênes est au point final de trois itinéraires transalpins. C'est également une station de la ligne littorale qui franchit la frontière française après Vintimille, et, après Gênes, gagne Pise et Rome. Les progrès de Gênes ont été rapides, particulièrement depui le percement du Saint-Gothard et le mouvement de son port, stimulé par les industries locales, s'est rapproché de celui de Marseille.

Mais il ne faut pas oublier qu'une partie notable de ce mouvement est due à l'importation de charbons anglais, matière

1. Surface d'eau utilisée, 194 hectares ; 12 km,5 de quais.

lourde et de peu de valeur, qu'une autre provient de l'entrée et de la sortie des paquebots étrangers, allemands surtout, pour lesquels Gênes est une simple escale. Enfin, les voies ferrées qui viennent des Alpes se réunissent en un tronc commun à partir de Novi, et la section finale du parcours est très accidentée. Il en est de même de la ligne qui vient de Turin par Asti, et sur laquelle ne peuvent circuler les trains lourds. Gênes est en réalité privée de communications à bon marché avec son arrière-pays.

Après Gênes se place *Naples* parmi les ports de commerce de l'Italie. L'un et l'autre sont des ports d'embarquement pour les émigrants que des paquebots italiens et allemands emmènent en Amérique du Nord et en Amérique du Sud. Naples assure en outre les relations avec la Sicile et la Sardaigne; c'est aussi une escale de paquebots étrangers[1]. Naples est le premier port de l'Italie pour le mouvement des voyageurs.

Sur l'Adriatique, *Venise* jouit d'une recrudescence d'activité que lui vaut le commerce des blés, pour lesquels elle a aménagé d'immenses magasins. Mais dans tous les ports italiens, l'importation excède de beaucoup l'exportation, et le manque de fret lourd au départ y est très sensible.

9. Marine marchande. — La marine marchande italienne a un tonnage total de 1 045 000 tonneaux, c'est-à-dire qu'elle n'est inférieure que d'assez peu à celle de la France; dans ce tonnage figurent 501 navires à vapeur. avec 460 000 tonneaux. Gênes est la tête de ligne des services de quatre Compagnies importantes de navigation à vapeur : *Navigazione generale italiana*, dont les paquebots vont dans la Méditerranée, à Bombay et à Buenos-Aires; la *Veloce*, qui dessert les côtes septentrionale et orientale de l'Amérique du Sud; l'*Italia* et la *Ligure brasiliana*, qui exploitent des lignes sur Rio-de-Janeiro et Buenos-Aires, Le tonnage de la marine à vapeur italienne s'est accru de 230 000 tonneaux depuis six ans.

1. Naples est desservi par 63 lignes régulières de navigation,

10. Émigration italienne[1]. — L'importance des relations commerciales entre l'Italie et l'Amérique du Sud vient du chiffre élevé de la population italienne établie dans le sud du Brésil, l'Uruguay et la République Argentine, et du grand nombre d'émigrants qui se rendent dans ces pays. Le transport de ces émigrants alimente à son tour l'activité des lignes de navigation italiennes, qui le partagent avec les compagnies allemandes : elles les acheminent vers l'Amérique du Sud, tandis que les paquebots allemands vont de Gênes et de Naples à New-York.

Il n'est aucun pays où l'émigration soit aussi nombreuse qu'en Italie. Elle dépasse actuellement 500 000 individus par année. Or, l'excédent des naissances sur les décès n'étant que de 380 000, l'Italie se dépeuplerait si ces émigrants la quittaient définitivement. Mais plus de la moitié ne s'expatrient qu'à titre temporaire, de sorte que la population de l'Italie augmente assez rapidement, et d'ailleurs plus de 200 000 parmi les émigrants restent en Europe, dans des pays limitrophes de l'Italie.

C'est ainsi que, en 1904, l'Autriche-Hongrie a reçu plus de 39 000 Italiens ; la Suisse, 52 000 ; la France, 45 000 ; l'Allemagne, 55 000. Près de 10 000 ont débarqué en Algérie et en Tunisie.

L'Amérique en reçoit environ 250 000, parmi lesquels. en 1904, les États-Unis en ont compté 169 000 ; la République Argentine, 52 000 ; le Brésil, 20 000 ; le Canada près de 5 000.

Les régions qui fournissent le plus fort contingent à l'émigration diffèrent suivant que l'on considère l'émigration permanente ou l'émigration temporaire. Les Italiens qui partent pour s'établir à demeure à l'étranger sont ceux des régions les plus pauvres, et sont eux-mêmes les moins aisés : ils proviennent surtout de l'Italie méridionale, des Abruzzes, de la Calabre, de la Basilicate, de la Sicile, et aussi de la Campanie surpeuplée. L'émigra-

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 92, carton 4.

tion temporaire se recrute surtout en Venétie, en Lombardie et en Sicile.

Il existe aussi une différence dans l'objet et la destination. L'émigrant à titre définitif recommence sa vie et recherche des pays neufs ou considérés comme tels, États-Unis, République Argentine et Brésil. L'émigrant temporaire recherche surtout les salaires plus élevés des pays voisins, France, Suisse, Autriche et Allemagne, et amasse un pécule dont il revient jouir chez lui. Terrassier, portefaix, maçon, ouvrier agricole, musicien ambulant, il vit partout à peu de frais.

Il est une variété originale d'émigrants temporaires : ce sont ceux qui mettent à profit la différence de saisons des deux hémisphères pour aller travailler dans l'Amérique du Sud quand l'hiver amène le chômage pour les ouvriers des champs en Europe. En effet, les récoltes de blé, de lin, de maïs, commencent à partir de novembre dans la République Argentine. 50 000 Italiens y débarquent à ce moment et y passent notre hiver; au printemps, ils sont de retour en Italie, avec un pécule de 300 à 500 francs par personne, tous frais déduits. Le gouvernement italien favorise ces allées et venues, et les Compagnies italiennes délivrent à ces émigrants des billets d'aller et retour à prix réduits, valables pour des paquebots rapides et de mieux en mieux aménagés.

11. Possessions extérieures. — L'Italie, tardivement unifiée ainsi que l'Allemagne, avait-elle aussi à l'étranger des groupes importants de ses nationaux sans posséder en propre une seule colonie. A l'imitation de l'Allemagne, elle s'est à son tour engagée dans des entreprises coloniales, mais à une époque où il ne restait plus guère de domaines disponibles. Sa tentative pour placer l'Abyssinie sous son protectorat n'a abouti qu'à un grave échec militaire. Elle a cependant réussi à conserver, sur la côte de la mer Rouge, la petite colonie de l'*Érythrée*, avec le port de *Massaouah*, et une superficie de 130 000 kilomètres carrés, sur laquelle vivent 330 000 habitants.

Au-dessus d'une zone côtière étouffante, on atteint le plateau sur lequel est *Asmara*, résidence du gouverneur de la colonie, et par où il est possible de nouer des relations avec le Tigré, partie septentrionale de l'Abyssinie. La colonie est gardée par 4 500 hommes de troupes, dont

3 700 indigènes, disséminés entre les postes qui surveillent les populations nomades et pastorales du pays.

L'Italie exerce en outre son protectorat sur la portion de la *côte des Somâli* qui va de l'embouchure du Djouba et du port de Kismayou à 8° de latitude nord. *Magdichou* et *Opia* sont les autres stations de cette côte de médiocre valeur. Le domaine reconnu à l'Italie par les conventions comprend 380 000 kilomètres carrés, avec une population évaluée à 400 000 individus seulement.

12. Armée et marine. — L'Italie entretient en temps de paix une *armée* de 278 000 hommes. Son territoire est divisé en douze régions de corps d'armée, dont trois bordent la frontière de France, et deux celle de l'Autriche. L'Italie du nord à elle seule en comprend six, avec plus de la moitié de l'effectif total.

Les quartiers généraux de ces corps d'armée sont : 1er corps, *Turin ;* 2e, *Alexandrie ;* 3e, *Milan ;* 4e *Gênes ;* 5e, *Vérone ;* 6e, *Bologne ;* 7e, *Ancône ;* 8e, *Florence ;* 9e *Rome ;* 10e, *Naples ;* 11e, *Bari ;* 12e, *Palerme.*

L'Italie a élevé des forts d'arrêt dans les principales vallées qui débouchent des Alpes, et cela, avec d'autant plus de soin, que la plaine commence à peu de distance de la frontière sur le versant de la chaîne tourné vers l'Italie, et que l'Autriche, avec Trente et la haute vallée de l'Adige, possède une partie de ce versant. *Casale, Alexandrie, Plaisance, Mantoue, Vérone, Venise,* sont les principales villes fortifiées du nord de l'Italie. Il faut y joindre, dans la péninsule, *Rome,* et, sur les côtes, *Gênes, la Spezia,* les ouvrages du détroit de Messine, *Tarente ;* en Sardaigne, les fortifications des *îles Maddalena* commandent le détroit de Bonifacio et servent de point d'appui de la flotte. En même temps, l'Italie créait des troupes de couverture spécialement dressées, réparties le long des Alpes, et préparait la formation de nombreuses unités de réserve.

Mais, dans cette organisation militaire, l'Italie rencontrait bien des difficultés, dont quelques-unes étaient difficilement surmontables. Les communications entre la partie continentale et la

partie péninsulaire du royaume sont peu nombreuses. Parmi les lignes construites pour les assurer, l'une longe la côte de la mer Tyrrhénienne pour atteindre Gênes; l'autre longe la côte de l'Adriatique, par Ancône et Rimini, l'une et l'autre sont souvent si près du rivage, qu'une flotte ennemie pourrait, même sans



Régions militaires de l'Italie.

opérer de débarquement, compromettre les transports qui se feraient sur ces lignes. Quant à celles qui franchissent l'Apennin et débouchent à Parme, Bologne et Faenza, elles ont à gravir de fortes rampes qui ne permettraient pas la formation de longs trains. En outre, le réseau ferré italien ne dépasse guère 16 000 kilomètres, et la plupart des lignes sont à voie unique.

Les transports de troupes à grande distance n'iraient pas sans lenteur.

Aussi a-t-on détaché de leurs régions territoriales de corps d'armée un bon nombre d'unités de cavalerie et d'artillerie, c'est-à-dire celles dont le transport exige le plus de matériel roulant, et les a-t-on installées dans le nord dès le temps de paix, principalement en Piémont et en Lombardie. Mais ce système, séduisant en apparence, offre toujours un inconvénient, celui d'éloigner les corps de troupes des régions d'où ils doivent recevoir le complément d'hommes nécessaire pour passer à l'effectif de guerre.

Enfin, l'Italie est pauvre en chevaux, et la cavalerie italienne relativement peu nombreuse. La difficulté de compléter les attelages des batteries de campagne, de pourvoir d'animaux de trait les parcs, convois et services d'arrière, ralentirait certainement plus que dans d'autres pays la mise en marche de ces parties essentielles de l'armée.

La *marine* de guerre de l'Italie qui dispose du grand port militaire de *la Spezia*, de ceux de *Tarente* et de *Venise* est en train de s'accroître par la construction de nouvelles unités de combat. Elle comprend 11 cuirassés en service, 4 en voie d'achèvement, 6 croiseurs cuirassés terminés, 10 croiseurs protégés, et un personnel de 27 000 hommes.

Les ingénieurs de la marine de guerre italienne se sont distingués par leur esprit novateur, et les nouveaux cuirassés réunissent à un degré remarquable les qualités de protection, de vitesse, et d'armement en artillerie. C'est à l'arsenal de la Spezia qu'a été installé le premier *bassin d'expériences* pour modèles réduits de navires ; grâce à cette création, on peut juger à l'avance des aptitudes ou des défectuosités du navire projeté, et éviter dans la construction définitive les mécomptes qu'ont connus d'autres marines.

REVISION

ITALIE

Superficie et population. — L'Italie s'étend sur une superficie de 287 000 kilomètres carrés et renferme 32 millions et demi d'habitants (113 au kilomètre carré).

Grandes divisions. — On peut distinguer en Italie : 1° une

partie continentale, encadrée par les *Alpes* et l'*Apennin*, drainée par le *Pô*, ouverte sur l'*Adriatique;* 2° une partie péninsulaire, dont l'*Apennin* forme l'ossature, allongée entre la mer Tyrrhénienne à l'ouest et l'Adriatique à l'est; 3° les grandes îles de la *Sicile* et de la *Sardaigne*. L'ensemble va de 36° 1/2 à 46° 1/2 de latitude. Le climat méditerranéen ne règne que dans la partie péninsulaire et les îles. Le nord, avec des étés très chauds, a des hivers froids.

Agriculture. — L'Italie est surtout un pays agricole, dont les principales productions sont le blé, le maïs, le riz, le vin, l'huile d'olive, les fruits. Elle n'a que peu de forêts.

Élevage. — Les bêtes à cornes sont nombreuses dans le nord, où l'on prépare du beurre et du fromage; dans la péninsule dominent le mouton et la chèvre. Les chevaux sont rares. La pêche maritime est active.

Mines. — L'Italie n'a pour ainsi dire pas de houille, mais elle fait usage, dans le nord, de la force hydraulique. Elle n'a que peu de fer, mais elle possède du zinc, du soufre en abondance, et de belles carrières de marbre.

Industrie. — La culture du mûrier a développé l'industrie de la soie (filature surtout), dont Milan est le principal centre. L'industrie du coton est en progrès ainsi que celle du fer. L'Italie a des sucreries, des chantiers de constructions navales et de nombreuses usines électriques.

Commerce. — Le commerce extérieur est de 3 milliards et demi. L'Italie achète du coton, de la houille, des céréales, de la soie brute, et vend de la soie, des cotonnades, des objets en bois et en paille, des fruits, de l'huile, des œufs, du soufre. Dans l'Italie du nord aboutissent les lignes ferrées du mont Cenis, du Simplon, du Saint-Gothard, du Brenner et du Tarvis. *Gênes* est le premier port de commerce; *Naples* vient ensuite.

Émigration. — Plus de 500 000 Italiens quittent annuellement leur pays; mais plus de la moitié ne s'expatrient que temporairement. L'émigration définitive se dirige surtout vers les États-Unis, le Brésil, la République Argentine, l'Algérie et la Tunisie.

Colonies. — L'Italie possède en Afrique la colonie de l'*Érythrée* et une partie de la *côte des Somâli*.

Armée et marine. — L'armée compte 278 000 hommes en temps de paix; la marine de guerre, 27 000.

VIII. — EMPIRE RUSSE

I. — RUSSIE D'EUROPE

1. Superficie et population. — Il n'existe pas, en réalité, de distinction entre la Russie d'*Europe* et la Russie d'*Asie*. Entre les deux parties du monde sur lesquelles s'étend l'Empire russe, il n'y a ni démarcation naturelle ni séparation administrative : les gouvernements de Perm et d'Orenbourg débordent sur le versant oriental de l'Oural, qui du reste peut être franchi, entre Perm et Iékatérinbourg sans qu'on s'élève à plus de 383 mètres d'altitude ; de l'extrémité méridionale de l'Oural à la Caspienne, il existe un intervalle de 600 kilomètres, occupé par des steppes sans relief et d'une parfaite uniformité d'aspect. Ce n'est que pour nous conformer à des habitudes que nous examinerons la partie occidentale, *européenne*, de l'Empire russe, avant de passer à son prolongement *asiatique*.

L'Empire russe comprend en Europe les 50 gouvernements de la Russie d'Europe proprement dite, les 10 gouvernements de la Pologne russe, et il convient d'y joindre la Finlande, dont l'empereur de Russie est le grand-duc. On arrive ainsi à une superficie totale de 5 377 000 kilomètres carrés, décuple de celle de la France, sur laquelle vivent 106 millions d'habitants, soit un peu moins de 20 au kilomètre carré.

Les dix gouvernements de la Pologne russe figurent dans ce total pour 127 000 kilomètres carrés seulement ; mais 9 400 000 habitants vivent sur cette étendue limitée, et la densité moyenne de la population, qui est de 73 habitants par kilomètre carré, équivaut sensiblement à celle de la France. Seuls, un petit nombre de gouvernements de la Russie proprement dite, ceux de Mos-

cou. de Podolie, de Kiev, sont relativement aussi peuplés. En résumé, sur une étendue qui dépasse la moitié de notre continent, la Russie d'Europe ne renferme guère que le quart de ses habitants.

2. Caractères généraux [1]. — Nous venons de constater, rien que dans la portion européenne de la Russie d'Europe, l'énormité des dimensions.

Du nord au sud, de l'Océan glacial arctique à la mer Noire, elle s'étend entre 70° et 45° de latitude, soit sur un intervalle égal à celui qui sépare le nord de la Norvège de Bordeaux. La distance de Varsovie à Moscou dépasse légèrement celle de Paris à Rome; celle de Saint-Pétersbourg à Odessa égale celle de Paris à Belgrade. Le plus long des fleuves d'Europe, la *Volga*, avec ses 3 400 kilomètres, coule entièrement en Russie d'Europe.

La Russie contraste avec l'Europe occidentale par ses contours massifs et son peu de contact avec la mer. Aux rivages découpés du reste de l'Europe, elle oppose des côtes pauvres en abris naturels, à l'exception de la côte méridionale de la Finlande, et des rivages que la mer n'échancre guère. Et encore à ces golfes et ces mers subordonnés manque-t-il souvent ce qui les rend ailleurs si utiles : ainsi, la mer Blanche, et le golfe de Finlande gèlent en hiver sur de grandes étendues, ainsi que le golfe de Riga à l'embouchure de la Duna; au sud, la mer d'Azov est sans profondeur; enfin, la Baltique et la mer Noire n'ont d'issue que par des détroits dont la Russie n'est pas la maîtresse. Les côtes n'ont qu'un médiocre développement par rapport avec l'étendue du pays, et les distances de l'intérieur à la mer sont excessives : Moscou est à 650 kilomètres du rivage le plus proche; Perm, à 1 100. Là où la Baltique se rapproche le plus de la mer Noire, il y a 1 300 kilomètres de distance entre Libau et Odessa, alors qu'on n'en compte que 900 entre Stettin et Trieste.

Un autre caractère de la Russie d'Europe, c'est la

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 114-115.

monotonie de son relief. A l'est des Carpates cessent les chaînes de montagnes, les grands ridements de la surface du sol, et à nos pays d'occident, au relief tourmenté, succèdent d'immenses plates-formes dans lesquelles les couches de terrain ne sont que peu ou point dérangées de leur horizontalité. Il faut aller jusqu'au sud de la Crimée d'une part, et jusqu'à l'Oural de l'autre, pour trouver des altitudes de plus de 1 000 mètres ; c'est tout au plus si, dans la Russie méridionale, les ruines d'un vieux massif granitique presque entièrement usé obligent le *Dniepr* à franchir quelques *poroghi* ou rapides. En général, il faut parcourir de très vastes espaces pour voir se modifier la composition du sol et relever des différences appréciables d'altitudes.

C'est ainsi qu'on arrive à constater l'existence de deux larges plateaux orientés du nord au sud et séparés par une dépression relative allongée dans le même sens. Celui de l'ouest est le *plateau central de Russie*, qui ne dépasse pas 315 mètres dans le plateau de Valdaï, et 375 au sud du Donetz. Celui de l'est est le *plateau de la Volga*, qui va de Kazan à Tsaritsyn, accidente la rive droite de la Volga, et atteint 405 mètres d'altitude à l'ouest de Saratov.

L'uniformité d'aspect est encore accusée par les dépôts qui sont venus recouvrir la plate-forme russe. C'est ainsi que la grande nappe de glace qui s'est étalée de la Scandinavie sur la plaine de l'Allemagne du Nord a recouvert, dans son extension extrême, plus de la moitié de la Russie. Les dépôts qu'elle et les eaux issues de sa fusion ont amassés, limons, boues, galets et cailloux, se sont indistinctement répandus sur le pays ; on les rencontre au nord d'une ligne qui, avec bien des inflexions, irait de Kiev aux sources de la Vytchegda, une des deux branches maîtresses de la Dvina, et gagnerait l'Oural du Nord[1].

Sous l'action des agents atmosphériques, les dépôts glaciaires ont formé en se décomposant une couche superficielle de couleur grisâtre, sablonneuse, qu'on

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 87^b.

appelle le *podzol*, et qui, médiocrement fertile, criblée de lacs et de marais dans l'ouest et le nord-ouest, est surtout le domaine des grandes forêts. Plus au sud, ces mêmes dépôts disparaissent sous un manteau de löss fortement imprégné d'humus; c'est le *tchernoziom* ou terre noire qui commence, en même temps que les forêts cessent. Plus au sud encore, le climat étant plus sec, l'humus se fait plus rare, et le sol prend une couleur brun clair, celle du löss. Enfin, aux approches de la Caspienne, vers le sud-est, le löss fait place à des sols salés et à des sables.

Ces zones de sols différents se succèdent du nord au sud sur un soubassement dont la composition n'influe qu'assez peu sur leur valeur. Celle-ci procède du climat, dont les particularités ont d'ailleurs provoqué en grande partie la formation même de la terre végétale et entretiennent les différences d'aptitudes et de cultures. Le *podzol* est la terre végétale des sols forestiers où l'humidité séjourne longtemps ; le *tchernoziom* et les sols bruns sont en relation avec un climat et une végétation de steppes à sécheresse plus ou moins prolongée.

3. Climat.—La monotonie générale du relief et l'éloignement de la mer font que, malgré sa vaste étendue, la Russie d'Europe ne présente pas de grandes différences de climat entre ses diverses parties. L'ouest est plus tempéré, plus européen en quelque sorte, et plus humide; l'est est plus froid, avec de plus grands contrastes de températures de l'hiver à l'été, et plus de sécheresse. Le nord diffère du sud plutôt par la durée de la saison froide que par sa rigueur, et c'est plutôt en s'avançant de l'ouest vers l'est qu'on voit s'accuser les basses températures de l'hiver. Quant à l'été, plus bref dans le nord que dans le sud, il n'est guère moins chaud. En général, l'hiver est beaucoup plus froid et l'été beaucoup plus chaud qu'aux latitudes correspondantes de l'Europe occidentale : des localités situées à la latitude de Paris ou de Vienne ont l'hiver de Stockholm et l'été de Madère.

Ainsi, à Kharkov, à la latitude de Prague, la température moyenne de l'hivèr est de — 6°,4 ; celle de l'été, de 20°,4 ; celle de janvier est de — 7°,4, celle de juillet, de 21°,5. Saint-Pétersbourg, à 10 degrés plus au nord, n'est guère plus froid ni moins chaud : la moyenne y est de — 9°,3 en janvier, et de 17°,7 en juillet. Quant aux différences entre les régions de l'ouest et celles de l'est, on peut les constater par la comparaison entre les températures moyennes de janvier et de juillet à Varsovie et à Orenbourg : — 4°,4 et 18°,6 à Varsovie; — 15°,3 et 21°,6 à Orenbourg.

La rigueur et la durée de l'hiver russe se traduisent dans la congélation des rivières : la Moskva, à Moscou n'est libre de glaces que pendant 218 jours en moyenne par an, ainsi que la Néva à Saint-Pétersbourg ; même dans le sud, à Krementchoug, à la latitude de Paris, le Dniepr est gelé pendant plus de trois mois.

Le climat russe est médiocrement humide : Saint-Pétersbourg ne recueille que 475 millimètres d'eau par an ; Moscou, 533 ; Kazan, 388, Astrakhan, 178 seulement. Plus du tiers de l'eau tombe en été. Dès l'automne, la neige survient, mais sans cependant être, même en hiver, la seule forme de précipitation atmosphérique, et il neige jusqu'aux approches de l'été ; toutefois, les saisons autres que l'été sont relativement sèches, et si la fonte des neiges amène de grandes crues dans les rivières, c'est parce que la neige séjourne longtemps sur le sol et ne s'évapore guère : la durée moyenne de son séjour à Moscou est de 148 jours, de 132 à Saint-Pétersbourg.

Dans un pays agricole, tel que la Russie, les particularités de climat ont une grande importance. La culture du blé d'hiver n'est possible que dans les régions où la neige vient abriter les semailles contre les gelées de l'hiver ; ailleurs, il faut se contenter de blé de mars. Quand l'été est trop sec ou qu'il survient des gelées tardives, la récolte est compromise. C'est ainsi que, avec un climat variable d'une année à l'autre et des communications imparfaitement assurées, il est en Russie bien des régions exposées à la famine.

4. Zones de végétation[1]. — Malgré des caractères

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 114, carton 1.

communs dans la répartition des températures, il existe en Russie des zones de végétation assez tranchées. Cela tient à l'énorme étendue du pays en latitude, qui fait que la durée des jours est très différente dans le sud de ce qu'elle est au nord; cela tient à l'inégale durée des saisons, à la répartition des pluies entre les saisons, et enfin à la façon dont le sol a été affecté par les agents atmosphériques au point de présenter les catégories que nous avons énumérées plus haut.

On peut distinguer ainsi, du nord au sud : 1° une zone de *toundras ;* 2° une zone de *forêts ;* 3° une zone agricole sans arbres ; 4° une zone de steppes.

La zone des *toundras* embrasse toute la partie de la Russie où l'hiver est trop long et l'été trop court pour que les arbres puissent accomplir leurs phases de végétation. Fort peu au-dessous de la surface, le sous-sol reste perpétuellement congelé, et la végétation se borne à des mousses et à des lichens. La vie nomade s'impose, avec retour périodique aux lieux de pêche et de chasse, et entretien de troupeaux de rennes.

La zone des *forêts* commence vers 65° à 66° de latitude, et les arbres s'y succèdent du nord au sud à peu près dans le même ordre qu'en descendant sur les flancs de nos Alpes : ce sont d'abord le mélèze et le sapin; puis le pin silvestre et le bouleau, associés à l'aune et au tremble ; ensuite, le tilleul, l'érable et l'orme ; enfin, le chêne. La forêt couvre encore, bien que très diminuée et rarement de belle taille, 30 à 75 p. 100 du sol.

C'est la forêt qui convient le mieux aux maigres terrains du podzol. A son abri, la Russie a attendu l'heure de secouer le joug des envahisseurs mongols du XIIIe siècle. La forêt fournit au paysan du bois de construction et de chauffage, et la matière première de ces menus objets qu'il confectionne au logis quand l'hiver l'y tient confiné[1]. Les *lapty,* chaussure nationale du paysan, sont faits d'écorce de tilleul. Mais les besoins de l'industrie autour de Moscou, la consommation des chemins de fer qui, sur

1. C'est cette variété d'industries à domicile qu'on appelle *Kovstarnaïa promychlennost'*, littéralement : industrie de broutilles.

beaucoup de lignes, brûlent du bois dans le foyer de leurs locomotives, et une foule de défrichements pour l'agriculture, ont notablement réduit la superficie forestière [1].

Une ligne sinueuse tracée par Kremenetz, Kiev, Toula Kazan, marque à peu près la limite méridionale de la zone forestière. Au delà, les arbres se font rares, puis disparaissent. La zone sans arbres comprend elle-même plusieurs subdivisions : 1° une région de terres noires, le *tchernoziom*, dont le sol marneux est couvert d'une épaisseur d'humus de 50 centimètres à 1m,50, région agricole par excellence de la Russie; 2° une région de steppes au sol brun clair, qui va jusqu'à la mer Noire, avec de hautes herbes, peu d'eau, des étés brûlants, des hivers pauvres en neige ; 3° une région de steppes salées, sur la basse Volga, le cours inférieur de l'Oural, et les bords de la Caspienne.

Toutes ces régions, depuis la toundra jusqu'aux steppes salées, trouvent leur prolongement dans la Russie asiatique; nous les y rencontrerons à nouveau en Sibérie et en Asie Centrale [2].

Une dernière région, très peu étendue, mais si différente des autres qu'elle mérite une mention spéciale, c'est la côte méridionale de Crimée. Abritée des vents du nord par les talus du *Iaïla-dagh*, qui ont jusqu'à 1537 mètres, cette côte représente un fragment du monde méditerranéen accolé à la steppe russe : le laurier, le figuier, le magnolia, la vigne, l'olivier même, lui donnent une physionomie spéciale, que complète le régime relativement pluvieux de l'hiver. Pour trouver une nature aussi clémente et des productions aussi variées, il faut, continuant à longer la mer Noire, parvenir sur le versant méridional du Caucase.

1. La superficie boisée de la Russie d'Europe, Pologne à part, est encore de 39 p. 100 de la superficie totale.

2. On peut, en passant, noter leur analogie avec les régions naturelles de l'Amérique du Nord : la toundra correspond au *barren grounds;* les forêts russes aux forêts canadiennes; les steppes aux *prairies;* les steppes salées, au *Grand Bassin*; la Crimée, à la Californie.

5. Agriculture. — Ce que nous venons de dire de la répartition des sols, des climats et de la végétation spontanée en Russie nous expliquera les cultures que l'homme y pratique. Dans celles-ci se retrouve une disposition par régions d'autant plus voisine des régions précédemment énumérées, que le travail n'a que peu modifié la nature, et que l'agriculture russe, comme instruments et comme procédés, est encore assez arriérée.

Une part de cet état de choses est due au régime de la propriété collective dans les communes rurales. Le paysan, qui n'est pas possesseur du sol qu'il cultive, n'a pas d'intérêt majeur à améliorer le lot de terres que la commune lui attribue, car ce lot peut ensuite passer à un autre. Notons cependant la tendance qui se manifeste, dans quelques gouvernements, en faveur de l'affectation de lots de terre à titre permanent aux cultivateurs.

Les terres cultivées n'occupent que 26 p. 100 de la superficie de la Russie; 39 p. 100 appartiennent aux forêts ; 16 p. 100 aux prairies et pâturages; 19 p. 100 sont des terrains improductifs, toundras, marais, steppes stériles. La surface cultivée est donc proportionnellement plus faible que dans l'Europe occidentale ; le rendement, à étendue égale, y est aussi bien moindre. L'agriculture, intensive dans les pays populeux de l'Europe occidentale, y est extensive ; elle ignore le plus souvent les labours profonds, l'usage des engrais, la pratique rationnelle des assolements,

A. Dans la *toundra*, il ne saurait être question d'agriculture, vu la brièveté de l'été, et l'imperméabilité du sous-sol perpétuellement congelé y entretient de vastes étendues marécageuses.

B. Dans la portion septentrionale de la *zone forestière*, sur une superficie de 1 300 000 kilomètres carrés environ. le sol, fait de détritus d'origine glaciaire, est marécageux ou sablonneux, et la marche des saisons fait que l'agriculture ne dispose que de trois à quatre mois. Il est vrai que le long séjour du soleil au-dessus de l'horizon pendant l'été forme compensation jusqu'à un certain point.

Les cultures se limitent toutefois à un peu d'orge, de raves, de choux, auxquels se joignent, plus au sud, le seigle et l'avoine. Les principales ressources proviennent de l'exploitation du bois, qui dispose des rivières comme agents de transport.

La portion méridionale de la zone forestière s'étend sur 1 500 000 kilomètres carrés, de 60° environ de latitude jusqu'à une ligne qui irait du sud-ouest au nord-est, de Kremenetz à Kazan. L'agriculture y rencontre déjà des conditions moins défavorables, et le sol n'est pas plus ingrat que ne l'est en général celui de la plaine du nord de l'Allemagne.

On peut y distinguer quatre sous-régions agricoles : 1° les provinces baltiques ; 2° la Russie occidentale ; 3° la Russie centrale ; 4° la Russie orientale.

Les *provinces baltiques* sont celles de ces subdivisions dont le climat est le moins excessif, le plus humide, et la population agricole la plus avancée. Le système de culture qui consiste à laisser le sol en jachère un an sur trois a déjà fait place presque partout à des assolements répartis sur cinq ou six années, sans interruption dans la production. Outre le seigle et l'avoine, on cultive le blé. Sur les sols bien préparés par les cultures antérieures, on récolte du *lin*, et les provinces baltiques fournissent aux manufactures de l'étranger la majeure partie du lin qu'elles travaillent. La culture de la pomme de terre occupe relativement plus de place que dans le reste de la Russie, et, à l'exemple des régions voisines en Allemagne, une partie de la récolte approvisionne des distilleries.

A ces provinces peut être rattachée la *Finlande*, où la population tire le meilleur parti possible, dans le sud du grand-duché, des surfaces que n'occupent ni les lacs ni les rochers. L'avoine est la principale culture.

La *Russie occidentale*, qui n'a pas les longs hivers du centre, mais qui a eu fort à faire pour réduire l'étendue des marais, n'arrive pas à produire assez de céréales pour sa consommation. La vente du bois, la culture du lin et du chanvre, produits qui prennent depuis longtemps le

chemin de l'Allemagne, compensent dans une certaine mesure l'insuffisance des terres utilisables.

La *Russie centrale*, avec un hiver déjà plus rigoureux, ne cultive guère le blé; le seigle et le blé noir constituent le fond de l'alimentation, avec la pomme de terre comme appoint. Parmi les arbres fruitiers, le pommier seul réussit bien. Le lin et le chanvre, qui occupent les meilleures terres enlevées aux forêts, trouvent difficilement à s'exporter et sont travaillés sur place dans la région industrielle dont Moscou est le centre.

La *Russie orientale*, dans sa portion boisée, sur la moyenne Volga et la Kama, a les mêmes cultures que la Russie centrale, mais le climat est plus rigoureux encore, le rendement moins assuré, et la population, moins dense, ne fournit pas de contingent appréciable à l'industrie.

C. La région du *tchernoziom* forme la transition entre la zone forestière et la steppe; la forêt y projette des pointes avancées et quelques îlots. C'est là, sur le sol d'humus, que s'obtiennent les meilleures récoltes de la Russie, et le blé y remplace peu à peu le seigle. Mais là encore. en vertu des différences de climat qui s'accusent de l'ouest vers l'est, il convient de distinguer entre la portion occidentale et la portion orientale de ces « terres noires ». Dans l'ouest, c'est-à-dire dans les gouvernements de Podolie, de Kiev, de Poltava, et jusque vers Kharkov, l'hiver est moins rude que dans l'est, et des méthodes de culture relativement perfectionnées donnent des récoltes supérieures aux besoins d'une population pourtant plus dense que dans presque tout le reste de la Russie.

Outre le seigle, on y cultive beaucoup de blé, et, en outre, comme en Pologne, la betterave. le lin, et des plantes oléagineuses; à l'ouest du Dniepr, les cultures fruitières ont pris un grand développement. L'agriculture revêt souvent l'apparence complexe d'une industrie : les grandes exploitations ont leurs machines, leurs meuneries, leurs distilleries; les animaux de ferme vivent des

déchets des récoltes, des résidus de la batterave, de plantes fourragères, donnent en échange leur fumier et s'engraissent pour la boucherie. Kiev est le grand centre de l'industrie sucrière en Russie. L'orge et le houblon récoltés dans le pays alimentent de nombreuses brasseries.

La portion orientale du tchernoziom, qui va jusqu'au delà de la Volga, souffre d'hivers plus rudes et plus longs, et d'un régime de pluies plus capricieux; les années de disette n'y sont pas rares, pour peu que l'été soit trop sec, et l'agriculture y est du reste bien moins perfectionnée que dans l'ouest.

La création d'un réseau ferré[1] destiné à favoriser l'envoi des grains vers les ports de la Baltique et de la mer Noire a produit au début d'heureux résultats, et la superficie cultivée en seigle et en blé s'est accrue; les gouvernements traversés par la Volga sont encore ceux qui envoient le plus de céréales à l'étranger. Mais une grande partie de la population s'est portée dans les steppes dès que l'abolition du servage en 1861 l'a laissée libre de ses mouvements, et il en est résulté dans bien des districts un manque de travailleurs. De plus, le sol, sans fumure, ne donnait plus que des récoltes sans rapport avec sa fertilité naturelle, et on persistait à y pratiquer les mêmes cultures, entrecoupées de jachères. Les famines de 1891 et de 1898 ont été la triste conséquence de cette imprévoyance et de ces cultures trop exclusives. Si les gouvernements orientaux du tchernoziom continuent à exporter des grains, c'est parce que leur population se réduit à en consommer peu. Ce malaise agricole se traduit par la large participation de ces gouvernements à l'émigration de paysans vers la Sibérie, car depuis assez longtemps déjà les pays à l'est de la Volga et les gouvernements d'Oufa et d'Orenbourg ont reçu toute la population agricole qui pouvait, avec ses procédés arriérés, y trouver sa subsistance.

D. Dans la région des *steppes*, il faut mettre à part la *Bessarabie*, c'est-à-dire le pays à l'ouest du Dniestr. Par sa population, dans laquelle les Roumains dominent, par ses cultures de maïs, de vigne et de pruniers, c'est un fragment de Roumanie en territoire russe. Les steppes

1. Le réseau ferré de la Russie d'Europe comprend plus de 55 000 kilomètres de lignes.

proprement dites, qui forment la *Nouvelle-Russie*, n'ont guère commencé à s'ouvrir à la culture qu'après la conquête du pays par les Russes à la fin du XVIIIe siècle; jusque-là c'était le pays d'herbes folles, de vie nomade, qu'ont immortalisé les descriptions de Gogol, et où se déroulèrent les luttes des Cosaques contre les Turcs et les Tatars. Aujourd'hui, après plus d'un siècle de colonisation organisée et volontaire, la steppe a bien changé d'aspect, et une partie est convertie en champs de blé. Mais l'agriculture a à lutter contre le manque d'eau, et l'absence de chutes de neige régulières et prolongées fait qu'on ne cultive guère que les blés de printemps. Malgré un rendement médiocre, dû à l'absence de fumure, la population est encore assez peu dense pour qu'une part de la récolte puisse être exportée. A la culture du blé, il faut ajouter, dans le territoire des Cosaques du Don, celle de la vigne.

E. La côte méridionale de *Crimée* forme à elle seule une région agricole à part, avec ses cultures fruitières variées. L'amandier, le châtaignier, le noyer, le pêcher, et surtout la vigne s'y rencontrent; l'olivier même s'y trouve par endroits; le climat est toutefois trop peu clément pour l'oranger et le citronnier, et les vins de Crimée, malgré les progrès de la viticulture, ne sauraient soutenir la comparaison avec les crus étrangers, dont ils empruntent si volontiers les noms.

6. Production agricole. — Le rendement moyen en blé ou en seigle n'est que de 6 à 8 hectolitres à l'hectare, mais telle est l'étendue de la Russie et des terres consacrées aux céréales, que la récolte annuelle moyenne atteint 260 millions d'hectolitres de seigle, 200 millions d'hectolitres d'avoine, et 100 millions d'hectolitres de blé. La Russie fournit plus de la moitié du seigle récolté dans le monde; pour le blé, elle n'est dépassée que par les États-Unis et par la France, mais, comme sa population consomme relativement peu de blé, la Russie, à la différence de notre pays, dispose d'un excédent pour l'ex-

portation. Plus de la moitié des céréales qu'importe l'Allemagne, et le tiers environ de celles qu'importent les Iles Britanniques, proviennent de Russie.

Saint Pétersbourg, *Reval*, *Riga* et *Libau* sur la Baltique ; *Odessa*, *Nikolaïev* et *Novorossiisk* sur la mer Noire, sont les principaux ports de sortie des grains de Russie, pourvus d'élévateurs et de dépôts, ainsi que les grandes lignes ferrées qui y aboutissent en venant des pays de production. Près de la moitié des exportations de la Russie consiste en céréales : elle en envoie au dehors pour 1 300 millions de francs par an. Vient ensuite le bois, pour 200 millions de francs, exporté par *Riga*, *Kronstadt*, *Saint-Pétersbourg*, et les ports d'*Onéga* et d'*Arkhangelsk* sur la mer Blanche. Le lin et le chanvre suivent en bonne place. On voit quelle part prédominante occupe l'agriculture dans la vie économique de la Russie.

7. Élevage. — La nature de l'élevage, comme celle de l'agriculture, varie suivant les zones de climat et de végétation. La région des *toundras* ne se prête qu'à l'entretien du renne, et comme le renne à vite fait de consommer la végétation précaire de la toundra, les éleveurs, Lapons et Samoyèdes, sont contraints à de perpétuels déplacements.

Mais dès que, sortant de la toundra, on pénètre dans la partie septentrionale de la région boisée, les conditions s'améliorent : il y a d'excellentes prairies dans la vallée de la Dvina, où l'on élève des bêtes à cornes à plus de 60° de latitude. Il est même une race, dite de *Kholmogory* [1], qui est célèbre dans toute la Russie par ses aptitudes laitières.

Cette race avait attiré l'attention de Pierre le Grand, qui la fit améliorer par des croisements avec des variétés hollandaises. Une bonne vache de Kholmogory peut donner 3 000 litres de lait par an, et atteindre un poids vif de 500 kilogrammes.

A la portion méridionale de la zone des forêts appartient une autre bonne race de bêtes à cornes, celle de *Iaroslavl*, race laitière et de boucherie qui, ainsi que dans

1. Kholmogory est un village en amont d'Arkhangelsk, sur la Dvina.

le nord, passe l'hiver à l'étable. L'industrie laitière est très répandue dans les gouvernements de Iaroslavl, de Kostroma, de Vladimir, de Tver, de Moscou, de Riazan et de Toula; le bétail y trouve de bonnes prairies alternant avec les bois, et les cultures fourragères y ont pris un grand développement. Il en est de même dans les provinces baltiques et en Finlande. Le beurre est préparé par des procédés tout modernes, et une partie s'exporte à l'étranger.

Dans le reste de la Russie, la race bovine satisfait à d'autres exigences : elle fournit plutôt des animaux de travail et de boucherie que des bêtes laitières. La race grise de l'*Ukraine,* qui occupe la partie occidentale des terres noires, est renommée pour la vigueur de ses bêtes de labour; c'est l'utile auxiliaire de l'agriculture si active de la région de Kiev. La race *kirghize* et *kalmouque* habite les steppes situées entre la Volga et l'Oural; elle s'y engraisse facilement, et l'herbe savoureuse de ces steppes donne à la viande une très bonne qualité. Mais la sécheresse est parfois excessive; en hiver, le bétail en est réduit à chercher sa nourriture sous la neige; enfin, au voisinage de l'Asie, les épizooties font souvent de grands ravages parmi les troupeaux.

L'effectif de la race bovine en Russie est de 33 millions de têtes.

La Russie est très riche en *chevaux;* elle en possède plus de 24 millions, appartenant aux variétés les plus diverses: chevaux de petite taille de la Finlande employés comme animaux de travail; chevaux de la Russie centrale, plus grands et plus massifs, utilisés comme bêtes de somme et de trait; chevaux des provinces baltiques, à peine inférieurs à leurs congénères de Prusse orientale; races de choix comme les célèbres trotteurs Orlov et les Orlov-Rostopchine, issus de chevaux anglais pur sang et de chevaux arabes. L'élevage en grand du cheval se fait surtout dans les steppes comprises entre la Volga et l'Oural et dans le territoire des Cosaques du Don, où existent de vastes espaces, de bons pâturages et un air vivifiant;

il est des districts où l'on compte autant de chevaux que d'habitants; c'est là surtout que s'approvisionne le service des remontes de l'armée russe.

La steppe, qui convient si bien au cheval, nourrit aussi le *mouton*, moins exigeant en fait d'humidité. Le mouton vit jusque dans les steppes salées des bords de la Caspienne, tandis que dans les steppes cultivables de la Nouvelle-Russie il cède graduellement la place aux cultures de céréales. La Russie possède plus de 47 millions d'animaux de l'espèce ovine, appartenant à toutes les variétés: mérinos à toison fine; race de Karakoul, réputée pour les qualités de la peau des jeunes agneaux; espèces lainières et de boucherie. L'industrie lainière est déjà ancienne en Russie, elle y reste florissante.

L'élevage du *porc* est moins répandu en Russie qu'on ne pourrait s'y attendre, et, avec 12 millions de porcs seulement, la Russie vient bien loin derrière l'Allemagne. Ce sont les gouvernements de la Russie blanche et les pays voisins, dans les provinces baltiques et la Podolie, qui en possèdent le plus. Ce dernier gouvernement produit les lards et jambons de Petite-Russie, les plus estimés. Le cochon de lait est un des mets les plus appréciés par les Russes.

L'entretien des animaux de basse-cour fournit à la Russie un important article d'exportation, les *œufs*, dont elle envoie à l'étranger, principalement en Angleterre et en Allemagne, pour une valeur de près de 150 millions de francs par an. Les œufs et le beurre de Russie se sont fait, sur les marchés anglais une place à côté des produits similaires venus de France, du Danemark et des Pays-Bas.

8. Pêche. — La pêche fluviale est d'une grande importance en Russie, où les grandes rivières sont très poissonneuses, et où le grand nombre de jours d'abstinence du calendrier orthodoxe fait du poisson un aliment de consommation fréquente; de plus, le froid de l'hiver permet d'exporter à longue distance le poisson capturé, sans

parler de l'emploi des procédés frigorifiques en été. Les fleuves de Russie nourrissent la carpe, la perche, le sterlet, diverses variétés d'esturgeon, le saumon, et des harengs de passage qui viennent de la mer à l'époque du frai; plus de 1 300 000 tonnes de poisson sont annuellement livrées à la consommation. La pêche fournit à l'alimention un appoint très considérable, et les Cosaques de l'Oural, par exemple, tirent un revenu appréciable des droits de pêche qui leur sont concédés en retour de leurs obligations militaires.

La basse Volga, l'Oural, le Don, figurent parmi les cours d'eau les plus poissonneux, et le sel de la région des steppes du sud-est permet aisément la conservation d'une partie du produit de la pêche. Mais la pêche est si activement pratiquée, que le rendement tend à décroître, et les eaux de la Volga, souillées par le transport du naphte du Caucase, semblent se dépeupler partiellement. Aussi les pêcheurs, qui n'exploitèrent longtemps que le cours supérieur des rivières, se sont-ils avancés jusqu'aux embouchures, à la rencontre des poissons migrateurs; mais en même temps, dans ces sections plus larges et plus profondes, un matériel coûteux est devenu nécessaire, et l'on a vu se constituer de puissantes Compagnies, à gros capitaux ; le pêcheur, ne pouvant travailler pour son compte, est le plus souvent aux gages des grands entrepreneurs, et ce n'est pas à lui que vont les bénéfices.

La pêche maritime est beaucoup moins importante que la pêche fluviale. La mer Noire et la Baltique sont médiocrement poissonneuses; la Caspienne l'est davantage, et les pêcheurs de la basse Volga s'y aventurent soit en bateaux, soit sur la glace qui borde au loin le delta du fleuve. La mer Blanche et la côte mourmane, c'est-à-dire la côte de l'Océan Glacial à l'ouest de la mer Blanche, sont riches en poissons, mais la population côtière russe est peu nombreuse et mal outillée; elle obtient bien moins de résultats que les pêcheurs norvégiens, ses voisins. L'absence d'une population nombreuse de marins adonnés à la pêche est une des causes d'insuffisance dans le recrutement de bons équipages pour la marine de guerre.

Si active que soit la pêche en Russie, la consommation n'est pas entièrement assurée par la production nationale. C'est pour le poisson de mer en particulier que la Russie est tributaire de l'étranger, achetant des harengs à l'Écosse et à la Norvège. Elle n'expédie au dehors que des poissons de choix, en petites quantités, et des conserves d'œufs d'esturgeons connues dans le monde entier sous le nom de *caviar*[1].

9. Mines. — L'Empire russe possède des richesses minérales très variées, mais si l'on ne considère que la Russie d'Europe, la liste en est beaucoup plus courte; de plus, les régions d'extraction sont pour la plupart à la limite du pays, en Pologne, sur le versant oriental de l'Oural, et au Caucase.

Les exploitations les plus anciennes ont été, comme ailleurs, celles de l'or et des pierres précieuses. L'*or* se trouve dans l'Oural, où l'on en extrait depuis 1745. C'est dans l'Oural également qu'on rencontre les émeraudes, les saphirs, les rubis, les topazes, les opales, la malachite et une foule de variétés de minéraux rares ou précieux; dès le règne de Pierre le Grand, une taillerie de pierres précieuses fut établie à Iékatérinbourg, où elle fonctionne encore. En 1819, on découvrit dans l'Oural des gisements de *platine,* et la Russie fournit par an 6000 kilogrammes de ce métal si rare, soit les 9/10 de la production du monde entier.

Le *fer* est travaillé en Russie depuis 1632, date à laquelle furent construites les premières forges près de *Toula;* en 1701, l'industrie du fer fit ses débuts dans l'Oural où la famille des Demidov lui donna une vive impulsion; c'est à cette famille que l'on doit en outre la recherche et l'exploitation de nombreux gisements miniers en Sibérie. Pierre le Grand, toujours préoccupé d'améliorer la situation matérielle de son empire, créa au

1. *Caviar* est en réalité le nom polonais de cette préparation; le nom russe est *ikra.*

bord du lac Onéga les usines de *Pétrozavodsk*, pour traiter les minerais de fer du gouvernement d'Olonetz.

Aujourd'hui, c'est le sud de la Russie qui fournit le plus de minerai de fer, bien que l'Oural en soit certainement mieux pourvu. Mais l'Oural est pauvre en houille, il faut y traiter le minerai au bois, et les voies de communication sont insuffisantes. Dans le sud au contraire, les gisements de *Krivoï-Rog* et ceux de *Kertch* peuvent recevoir à peu de frais la houille du bassin du Donetz, et l'extraction, avec l'aide de capitaux français et belges, y a pris un très grand développement. Les mines de l'Oural, malgré la richesse de gisements tels que ceux qui portent le nom significatif de *Blagodat*[1], ne viennent qu'au second rang pour la quantité de minerai qui en est extrait. Après se placent les mines de Pologne, celles de la région de Moscou et de Toula, tandis que le gouvernement d'Olonetz ne fournit presque plus rien à l'exploitation.

Le midi de la Russie rachète sa pauvreté en bois par la possession des plus riches gisements de *houille* de l'Empire. Ce sont ceux de la région du Donetz, affluent du Don, où l'on trouve à la fois de l'anthracite et des charbons gras pour la production du coke. La Pologne russe renferme, autour de Dombrovo, le prolongement du bassin houiller de la Silésie prussienne, avec les gisements de Sosnovice. Au troisième rang dans la production figurent les mines du versant occidental de l'Oural. Bien loin après viennent les médiocres charbons de la région de Moscou. Au total, la Russie d'Europe ne produit encore que 17 millions de tonnes de houille par an; il est vrai que, jusqu'à la guerre de Crimée, l'exploitation de la houille y est restée très limitée. Stimulée aujourd'hui par des droits élevés sur les charbons étrangers, elle est en voie de progrès rapide : la Russie est cependant obligée d'importer 4 millions de tonnes de houille par an, bien que dans certains usages industriels,

1. *Blagodat*, signifie bénédiction.

elle trouve dans le naphte du Caucase un combustible très satisfaisant.

Les gisements de *zinc* de la Haute-Silésie, de même que ceux de houille, se prolongent en Pologne russe, mais la Russie n'en produit pas assez pour sa consommation. Le *cuivre* s'exploite dans l'Oural; le *mercure*, près de *Bakhmout* (gouvernement d'Iékatérinoslav). Le *plomb* est peu répandu. En revanche, la Russie est bien pourvue de *sel*, qu'on exploite dans les steppes salées du gouvernement d'Astrakhan, dans les limans de la côte de la mer Noire, et dans le gouvernement de Perm.

10. Industrie.— Dans la Haute-Saxe, les montagnes de la Thuringe, la Forêt-Noire, nous avons vu la population rurale corriger l'insuffisance des ressources du sol et occuper les loisirs forcés de l'hiver par la pratique des travaux faits au logis. Ces nécessités imposées par la rigueur du climat existent à un plus haut degré encore en Russie, et ces industries domestiques y sont de vieille date, particulièrement dans les gouvernements de Moscou, de Kostroma, de Tver. Encore aujourd'hui, malgré le développement des fabriques et la naissance d'industries du type de celles de l'Europe Occidentale, l'« industrie de broutilles » y fait vivre des centaines de milliers d'individus, et les *Koustary*, ainsi qu'on appelle ces travailleurs à domicile, représentent dans ces gouvernements de 9 à 15 p. 100 de la population rurale. Dans l'ensemble de la Russie d'Europe, ils sont 7 à 8 millions.

Le bois a fourni la matière première de quelques-unes de ces industries; d'autres travaillent des produits animaux, comme le cuir, les peaux, la corne ; d'autres, le lin, les métaux, la terre glaise. La variété de la production est infinie, mais il n'est pas rare qu'un village se spécialise dans un genre unique de travail. Ainsi, le village de *Boldino*, dans le gouvernement de Nijniy-Novgorod, fabrique des traîneaux; celui de *Vorsma*, des couteaux; celui de *Kimry*, dans le gouvernement de Tver, est le centre le plus actif de la cordonnerie en Russie ; à *Grebenovo*, près de Moscou, on tisse à la main la soie fournie par les fabriques de la ville; autour de *Krasnoselskoïé*, près de Kostroma,

5000 paysans fabriquent des bracelets, des broches, des colliers en argent. Citons encore, parmi les innombrables productions des *koustary*, la vaisselle et les cuillers en bois, les tissus en jonc pour emballages, la dentelle, les icones, les samovars, les ciseaux, les serrures, les jouets, les accordéons.

L' « industrie de broutilles » a longtemps suffi aux besoins rudimentaires de la Russie, et quand des ateliers et des usines se sont créés à l'imitation ou sous la direction effective de l'étranger, elle leur a fourni un nombreux personnel; mais, de ce jour, il a fallu songer à empêcher sa décadence, car il ne faudrait pas conclure du petit nombre des grandes villes en Russie que le paysan russe ne subit pas, ainsi que celui de l'Europe occidentale, l'attraction des centres populeux. Il s'y rend tout au moins d'une façon temporaire, quand les travaux des champs s'interrompent, ou bien quand, l'hiver fini, il y a à exécuter dans les villes diverses réparations ou constructions.

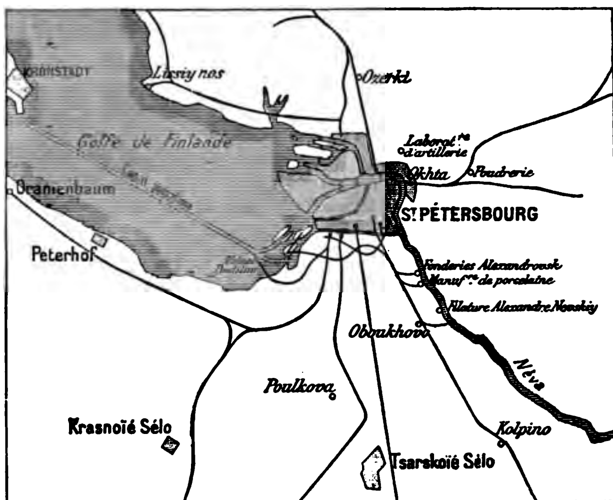
Il existe en Russie cinq grandes régions industrielles : 1° la Pologne occidentale ; 2° les ports de la Baltique ; 3° la Russie centrale ; 4° la Russie méridionale ; 5° la région de l'Oural.

1. Le principal centre industriel de la Pologne russe est la ville de *Lodz*, où l'on file et tisse le coton dans d'immenses fabriques créées pour la plupart par des industriels allemands ; l'essor a été si rapide, que Lodz, avec 352 000 habitants, est aujourd'hui, par sa population, la cinquième ville de l'Empire. *Varsovie*, avec 756 000, a des sucreries, des manufactures de tabac, des fabriques de draps ; *Kalicz* produit des lainages ; *Sosnovice*, dans le bassin houiller de Dombrovo, *Radom* et *Piotrkow*, travaillent le fer ; *Lodz* fabrique des bicyclettes et des automobiles ; *Varsovie* partage avec Saint-Pétersbourg et Moscou la production de la carrosserie de luxe ; *Girardov* travaille le lin[1].

2. Les ports de la Baltique, tels que *Libau*, *Riga*, *Narva*

1. Le nom de ce village vient de celui de Philippe de Girard, inventeur des machines à filer le lin, qui s'y établit en 1830.

et *Saint-Pétersbourg* possèdent des industries qui utilisent le charbon étranger et des matières premières d'importation. Les produits du pays, tels que les pommes de terre des provinces baltiques, qui alimentent les distil-



ENVIRONS DE SAINT-PÉTERSBOURG.

leries de *Riga*, et le lin, qu'on tisse à *Narva*, n'ont plus qu'un rôle secondaire depuis la création à *Saint-Pétersbourg* et dans ses environs de grandes industries nées de toutes pièces. La seconde capitale[1] de la Russie n'est pas seulement le siège des grandes administrations de l'Empire, une ville de fonctionnaires, de soldats et de commerçants; elle vient immédiatement après la région de Moscou et la Pologne pour la valeur qu'y atteint la production industrielle, et le grand nombre d'ouvriers qui s'y sont établis à demeure ou à titre provisoire a

1. Moscou et Saint-Pétersbourg portent l'une et l'autre la qualification de *capitale* (stolitsa) dans le langage administratif.

porté à plus de 1 313 000 habitants le chiffre de sa population.

L'industrie cotonnière occupe à elle seule plus de 20 000 ouvriers à Saint-Pétersbourg; celle de la laine, 4 000. La ville et ses environs, comme *Tsarkoïé Sélo*, *Peterhof*, ont d'importantes papeteries. Citons encore des fabriques de meubles, des ateliers de carrosserie, de joaillerie, des manufactures de tabac. La métallurgie doit une part de son activité aux établissements de l'Etat : à *Sestrorietsk*, on fabrique des fusils depuis 1721 ; à *Kolpino*, des chaînes pour la marine de guerre ; à *Oboukhovo*, des pièces d'artillerie ; aux ateliers *Alexandrovsk*, dans le faubourg dit de Schlusselbourg, on prépare des machines et des plaques de blindage; la marine possède des chantiers de constructions à Saint-Pétersbourg et à Kronstadt. Mais en dehors des établissements de l'Etat, il existe d'importantes entreprises privées ; la principale est celle des usines *Poutilov*, à 8 kilomètres de Saint-Pétersbourg, qui occupent 46 hectares de superficie, emploient 10 000 ouvriers, mettent en jeu 80 machines à vapeur d'une force totale de plus de 11 000 chevaux, et disposent d'un réseau de 49 kilomètres de voies ferrées ; à Saint-Pétersbourg même, sur la Néva. sont les Chantiers de la Baltique, pour constructions navales. De même, à l'exemple de la fabrique impériale de porcelaines, située aux abords de Saint-Pétersbourg, diverses fabriques de céramique se sont fondées. La ville possède des huileries, des savonneries. Sa population ouvrière, y compris celle des faubourgs, dépasse 200 000 individus.

3. La région industrielle de la *Russie Centrale* comprend les gouvernements de Moscou, de Vladimir, de Kostroma, de Iaroslavl, de Tver, de Nijniy-Novgorod, de Kalouga et de Toula. C'est la plus active des régions industrielles de la Russie; sa production est de deux fois et demie celle de la Pologne, et elle occupe plus de 500 000 ouvriers. *Moscou* renferme 1 092 000 habitants [1].

En dehors de l' « industrie de broutilles », qui y a été de tout temps florissante, la Russie Centrale n'a fait son avènement à la véritable vie industrielle qu'à l'époque de Pierre le Grand. C'est sous ce règne que furent accordés des privilèges aux premières filatures de lin et de soie, et que s'organisèrent les premières

1. La foire de *Nijniy-Novgorod* (juillet-septembre) est le grand marché des produits de l'industrie de la Russie Centrale. Elle a pour complément la foire d'hiver d'*Irbit* (Sibérie).

fabriques de draps pour vêtements militaires. Mais la première filature de coton ne date que de la fin du XVIII• siéle.

L'industrie du *coton* représente aujourd'hui la moitié de la production manufacturière de la Russie Centrale, et occupe à elle seule 220 000 ouvriers. Les principales fabriques sont à *Moscou*, à *Ivanovo-Voznésensk*, à *Péréïaslavl Zaliesskiy*, à *Chouïa*, à *Iouriev-Polskoï* (gouvernement de Vladimir), à *Kinechma* (gouvernement de Kostroma), à *Iaroslavl*, à *Tver*.

Parmi les produits de l'industrie cotonnière, on distingue les satins, cachemires et cretonnes, d'une belle exécution, égaux aux produits similaires de l'étranger, recherchés dans toute la partie de la Russie où ne pénètrent pas les articles de Lodz. Les fabriques des gouvernements de Vladimir et de Kostroma fournissent les tissus de couleur que recherchent la population rurale et la clientèle asiatique. L'Asie russe, qui reçoit ainsi de la Russie Centrale une partie des cotonnades qu'elle consomme, lui envoie la majeure part de la matière première, le coton du Turkestan, tandis que les fabriques polonaises reçoivent leur coton des États-Unis. En frappant de droits les cotons d'Amérique, le gouvernement russe cherche à favoriser les filatures de la Russie Centrale dans lesquelles la matière et le personnel employés sont plus spécialement russes.

Kostroma et *Iaroslavl* fabriquent des toiles estimées; Moscou, des draps et étoffes d'ameublement, des soieries, des rubans.

La métallurgie est très développée ; *Toula* possède une importante manufacture d'armes à feu, et s'est fait une réputation proverbiale par la fabrication de samovars en cuivre et en nickel. C'est aussi une industrie de vieille date que la fonderie des cloches, et l'énorme cloche du poids de 180 tonnes qui se trouve au pied de la tour d'Ivan le Grand au Kremlin de Moscou date du XVII[e] siècle.

Moscou et son gouvernement fournissent des machines agricoles, des pompes, des métiers mécaniques. *Kolomna* construit des locomotives; *Sormovo*, près de Nijniy-Novgorod, des wagons et des bateaux à vapeur pour la navigation fluviale.

Tver et *Vychniy Volotchek* fournissent de la verrerie. *Doulévo*, dans le gouvernement de Moscou, et *Kouznetsovo*, dans celui de Tver, possèdent de grandes fabriques de faïences et de porcelaines. *Tver* fournit les meilleurs des cuirs dits de Russie. *Moscou* livre au commerce des produits chimiques et pharmaceutiques.

4. La *Russie méridionale* possède de grandes aciéries à *Iékatérinoslav* et dans la région du Donetz; *Kharkov* fabrique des chaudières et des locomotives. L'industrie sucrière à pour principal centre *Kiev*, et la Russie, qui importait du sucre jusqu'en 1880, en fournit maintenant à l'étranger, particulièrement à la Turquie et à la Perse. La production de l'*alcool*, dont l'État contrôle la fabrication et la vente, est considérable, mais la consommation tend à diminuer devant l'intervention énergique du gouvernement : dès 1898, trois ans après la nouvelle réglementation, le nombre des débits était réduit de 134 000 à 99 000, et la quantité annuelle d'alcool consommé tombait de 7 litres 3/4 à 6 litres par habitant.

5. La région de l'*Oural* possède surtout des industries métallurgiques. Elles s'y sont établies de bonne heure, stimulées par l'abondance des minerais et du bois, mais la rareté du charbon et la difficulté des communications en entravent le développement. C'est un héritage du passé que la fabrication des projectiles à *Perm* et des armes blanches à *Zlatooust*. Aujourd'hui, le centre le plus important est *Nijné-Taghilsk*, qui produit de la fonte et des fers.

La Russie, qui est surtout un pays d'agriculture et d'élevage, fait effort pour se donner une industrie nationale. A cet effet, elle taxe lourdement les produits de l'industrie étrangère, ainsi que les matières premières dont l'introduction ferait concurrence à la production de ses mines. Malgré des crises et des mécomptes, les résultats acquis sont déjà remarquables : les industries textiles occupent plus de 700 000 ouvriers ; les industries alimentaires, plus de 300 000; la métallurgie, plus de 250 000; la céramique, plus de 150 000. On remarquera que beaucoup de grands établissements sont situés dans les localités d'importance secondaire, et que les centres industriels popu-

leux sont rares ; c'est que le personnel employé consiste presque entièrement en paysans, et que beaucoup de ceux-ci n'abandonnent leurs champs pour l'usine que pendant une partie de l'année. Cette main-d'œuvre irrégulière, assez inexpérimentée, élève le prix de revient de la production, et il ne faut rien moins que les tarifs douaniers de protection pour permettre à l'industrie russe de conserver le marché intérieur.

11. Commerce. — Presque tout le commerce extérieur de l'Empire russe se fait par les frontières d'Europe et du Caucase. En laissant de côté les échanges qui ont lieu par les frontières asiatiques et avec la Finlande, pays doté de douanes spéciales, l'ensemble du mouvement commercial atteint 3 850 millions de francs. Un fait digne de remarque, c'est l'énorme supériorité des exportations sur les importations : celles-ci ne représentent guère que 34 p. 100 du commerce total ; la Russie vend donc à l'étranger près de deux fois plus qu'elle ne lui achète.

Il est vrai que la Russie est chargée d'une dette de plus de 20 milliards de francs, dont les titres sont en grande partie placés à l'étranger, et que le paiement des intérêts de cette dette exigeant près de 900 millions de francs par an, la Russie est loin de s'enrichir de tout l'excédent de la valeur de ses exportations commerciales. Il faut ajouter que, pour le commerce maritime, elle est pour la plus grande part obligée de recourir à des navires étrangers : sa flotte marchande de la Baltique, de la mer Noire et de la mer Blanche n'a qu'une jauge totale de 422 000 tonneaux[1], soit à peu près celle de la flotte du Danemark, et 22 p. 100 seulement du mouvement des ports russes ont lieu sous pavillon russe.

Près des 2/3 de la valeur de l'exportation consistent en produits alimentaires : grains et farines surtout, vendus aux Iles Britanniques, à l'Allemagne, aux Pays-Bas, à l'Italie, à la France, à la Suisse et à la Belgique ; œufs et beurre destinés à l'Angleterre et à l'Allemagne ; sucre, poissons et alcool. Viennent ensuite les bois, le pétrole du Caucase, le lin, le chanvre, les cuirs et fourrures, les

1. La flotte russe de la Caspienne a une jauge de 237 000 tonneaux, mais il ne faut pas oublier que la Caspienne est une mer fermée.

graines oléagineuses, le gibier et la volaille; les produits manufacturés ne figurent à l'exportation que pour un peu plus de 60 millions de francs.

La Russie importe du coton d'Égypte et des États-Unis, des minerais, de la houille, de la laine, du caoutchouc, des peaux, de la soie, en fait de matières premières; comme produits alimentaires, du thé, du poisson, des vins et spiritueux, des fruits, du café; comme produits manufacturés, des machines, des objets en métaux, du papier, des tissus de laine, de soie et de coton, de la verrerie.

La première place dans le commerce extérieur de la Russie appartient à l'Allemagne, qui fait pour environ 1 200 millions de francs d'échanges et vend presque autant qu'elle achète. Les Iles Britanniques viennent ensuite, faisant à peu près autant d'achats que l'Allemagne, mais vendant moins de moitié. Bien loin après se placent les Pays-Bas; ensuite, la France, qui importe pour 70 millions de francs de marchandises et achète pour 165 millions; puis, l'Italie et l'Autriche-Hongrie.

Les tarifs douaniers ne sont pas seuls à témoigner du désir qu'a la Russie de se suffire à elle-même et de n'entretenir avec l'étranger que des relations dont son agriculture puisse profiter sans que son industrie ait à subir une concurrence. Un autre fait révèle sur la carte cet isolement voulu : c'est le petit nombre de lignes ferrées qui, de la Baltique à la mer Noire, traversent les frontières de Prusse, d'Autriche et de Roumanie; on n'en compte que douze, sur ce front si étendu. Et comme, en outre, la Galicie et la Roumanie rappellent à bien des égards la Russie par la prédominance de l'agriculture sur l'industrie, et par l'analogie des productions, on s'explique que, malgré le voisinage, le commerce de la Russie avec l'Antriche-Hongrie et la Roumanie ne soit pas considérable.

II. — DÉPENDANCES DE LA RUSSIE EN ASIE

L'expansion russe. — Avant le milieu du XVI[e] siècle, une ligne tirée de Kiev à Kazan marquait à peu près la limite orientale de la Russie et de la race russe. Depuis

lors, la Russie a conquis le reste de la Russie d'Europe, c'est-à-dire les provinces baltiques, une partie de la Pologne, les pays du midi jusqu'au Danube et à la mer Noire, ceux de la moyenne et de la basse Volga ; elle a ajouté à ce vaste domaine la Sibérie, l'Asie Centrale russe avec la province transcaspienne, et les pays du Caucase. L'Empire russe est aujourd'hui, après l'Empire britannique, le plus étendu du monde. En y comprenant le grand-duché de Finlande, l'émirat de Boukhara et le khanat de Khiva, il comprend une superficie de 22 874 000 kilomètres carrés, et renferme plus de 130 millions d'habitants. Trois siècles ont suffi à cette prodigieuse expansion territoriale.

Un fait non moins digne de remarque, c'est la diffusion de la race russe au delà de ses anciennes limites. Lorsqu'on célébra en 1892 le quatrième centenaire de la découverte de l'Amérique, on put enregistrer dans le Nouveau-Monde la présence d'environ 85 millions d'individus de race européenne ; mais il avait fallu, pour ce résultat, la participation de plusieurs puissances, France, Angleterre, Espagne, Portugal. Or, en un laps de temps moindre, la Russie, avec une population bien moins dense, paralysée par le servage, installait à elle seule au dela de ses limites du milieu du XVIe siècle, 35 millions d'individus de race russe [1]. Cette expansion des Européens vers l'est, représentés par une race unique, constitue une des plus grandes modifications qu'ait subies dans les derniers siècles la carte ethnographique du globe.

Plusieurs des villes populeuses du midi de la Russie ne datent que du dernier quart du XVIIIe siècle : ainsi, *Iélizavetgrad* (62 000 habitants), *Iékatérinoslav* (121 000), *Nikolaïev* (92 000), *Kherson* (69 000). *Odessa*, le grand port russe de la mer Noire, et la quatrième ville de l'Empire avec ses 405 000 habitants, n'a été fondée qu'en 1794.

L'abolition du servage en 1861, l'accroissement numérique de la population, le besoin de nouvelles terres de

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 117.

culture, et aussi une véritable attraction exercée sur le paysan par des pays mystérieux et inconnus, ont activé la marche des Russes vers l'est, et, si ce mouvement ne s'exerçait pas dans les limites d'un Empire assez vaste pour lui assigner un terme, il y aurait à enregistrer une « émigration » annuelle de plusieurs centaines de milliers d'individus.

1. — SIBÉRIE[1]

1. Superficie et population.—La Sibérie s'étend sur une superficie de près de 12 millions et demi de kilomètres carrés. Elle comprend donc à elle seule notablement plus de la moitié de l'Empire russe, mais elle ne renferme encore que 5 784 000 habitants, moins de 1/20 des habitants de l'Empire.

2. Caractères généraux. — Ce qui fait que la Sibérie est si peu peuplée, c'est sa situation géographique désavantageuse. Une portion considérable de son étendue se trouve au nord du cercle polaire, et la Sibérie s'avance vers le nord jusqu'à 77°36' de latitude, c'est-à-dire bien plus loin que la Russie d'Europe.

La zone des *toundras* y est beaucoup plus étendue, par conséquent. Quant aux autres zones, elles forment la continuation de celles de la Russie d'Europe, avec cette différence toutefois, c'est que les forêts y sont plus denses, de composition moins variée, et couvrent un sol souvent saturé d'humidité. On donne le nom de *taïga* à ce type de forêts, que l'on retrouve sur les pentes des montagnes sibériennes ; c'est la région giboyeuse, celle des animaux à fourrures. De même que les forêts, le *tchernoziom* et les steppes trouvent en Sibérie leur prolongement, tout au moins dans la Sibérie Occidentale, et cette similitude de nature prouve combien la distinction entre la Russie d'Europe et la Sibérie est illusoire.

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 118-119.

Il existe cependant des différences qui, pour être moins perceptibles au premier coup d'œil, n'en ont pas moins leur répercussion. Ainsi, à latitude égale, la Sibérie a un climat beaucoup plus rude que l'Europe, et c'est dans la province d'Iakoutsk, au voisinage du cercle polaire, que l'on enregistre les froids les plus intenses du globe; à la latitude de Toulon, le port de *Vladivostok* est pris par les glaces du commencement de décembre au commencement d'avril. Avec des hivers plus froids, la Sibérie appartient sur une bien plus grande étendue que la Russie d'Europe à la zone du sous-sol perpétuellement congelé ; tels sont, par exemple, la plupart des pays situés à l'est de l'Iénisséi. Dans la région de l'Amour et la Province Maritime, l'été est une saison pluvieuse très caractérisée, et, sur le sous-sol impénétrable, l'eau s'accumule en marais, les récoltes mûrissent à grand'peine, les inondations des rivières ravagent les prairies et arrêtent les transports. Bien des déboires des premiers colons russes tiennent à l'ignorance de ces conditions de climat, nouvelles pour eux.

La distinction entre la Sibérie Occidentale et la Sibérie Orientale n'est pas uniquement administrative. Si l'on désigne du premier de ces noms les pays situés à l'ouest de l'Iénisséi, on y constate la faiblesse du relief et la lenteur de la déclivité par laquelle l'*Ob* et son affluent l'*Irtych* descendent du haut massif de l'*Altaï*[1] jusqu'à l'Océan Glacial. Par contre l'*Iénisséi*, le second des grands fleuves sibériens en venant de l'ouest, longe presque partout, sur sa rive droite, de grands escarpements, et ses affluents de droite sont accidentés de gorges étroites et de rapides. La *Léna* franchit elle aussi plusieurs défilés. C'est que, par contraste avec la Sibérie Occidentale, la Sibérie Orientale est de relief mouvementé. En outre, une large zone de hautes terres, autour et à l'est du grand *lac Baïkal*, dresse un faîte continu entre les tributaires de l'Océan Glacial et l'*Amour* qui se rend dans une des mers subordonnées du Pacifique. Au delà de ce faîte, le climat, la végétation, les indigènes, ont plus d'affinités avec la Mandchourie et la Corée qu'avec le reste de la Sibérie.

3. Agriculture. — Le sol et le climat limitent l'agri-

1. Point culminant, le *Biéloukha* (4 540 mètres).

culture à la zone située au sud de la taïga. Le blé, l'avoine, le seigle et l'orge sont récoltés dans les terres noires du gouvernement de Tobolsk, de la steppe de Baraba, et dans les vallées qui descendent de l'Altaï et des monts de Saïan; on cultive aussi la pomme de terre, le lin et le chanvre, et le rendement excède les besoins de la consommation locale.

Vers l'est, cette zone agricole s'amincit, et les conditions deviennent moins favorables : l'hiver est pauvre en neige, les gelées se prolongent très avant dans le printemps et quand on parvient au delà du Baïkal, la surface seule du sol dégèle, et les pluies excessives de l'été font que le blé pousse en herbe ou ne donne que des grains avariés dont l'usage n'est pas sans danger. La céréale la mieux appropriée à ce climat, c'est le millet, qui domine dans la région de l'Amour et auquel les Mandchou et les Coréens établis sur le territoire russe joignent, ainsi que dans leur pays, la culture du pois à huile, du sésame et du pavot.

Les cultures s'avancent dans la taïga à la faveur des rivières qui la desservent, et les villages assis au bord de ces rivières possèdent quelques champs de céréales et de légumes : le long séjour du soleil au-dessus de l'horizon pendant les mois de mai à juillet explique les quelques succès de ces cultures, qui atteignent et parfois dépassent 60 degrés de latitude. Mais dans la province d'Iakoutsk et l'extrême orient de la Sibérie, les grains et farines ne sont plus obtenus que des marchands venus des régions plus favorisées de la Sibérie ; ceux-ci arrivent en hiver, et cette saison, la plus propre aux transports, avec le sol durci et les rivières aisées à franchir sur la glace, ramène à date fixe des foires et des marchés sans lesquels les rares habitants de la province d'Iakoutsk ne sauraient subsister.

4. Élevage. — C'est dans la Sibérie Occidentale que l'élevage, ainsi que l'agriculture, a trouvé les conditions les plus favorables. On y entretient des chevaux, des moutons et des bêtes à cornes. Depuis la construction du chemin de fer transsibérien, l'effectif du bétail s'est grandement accru, et les éleveurs exportent du bétail

vivant et du beurre. Ce dernier article a rapidement pris place sur les marchés du dehors : transporté dans des wagons spéciaux, il gagne les grandes villes de Russie ; une partie se dirige sur Riga, d'où on l'expédie en Angleterre.

Dans les gouvernements d'Iénisséisk et d'Irkoutsk, l'élevage est encore loin de cette prospérité relative. Dans les provinces du Transbaïkal et de l'Amour, il rencontre toutes sortes de difficultés ; les animaux sont éprouvés par la rigueur du froid en hiver, les insectes et l'excès d'humidité en été ; les épizooties, venues des steppes de Mongolie, ne sont pas rares. Les bêtes à cornes ne donnent que peu de viande et de lait; c'est le porc qui réussit le mieux.

En dehors de la zone agricole, l'élevage n'aboutit qu'à des résultats précaires ; il a pour compléments obligés la chasse et la pêche, et il exige de grands déplacements pour l'entretien des animaux. La chasse est l'occupation dominante des indigènes de la forêt qui, depuis le début de la conquête russe, paient leurs impôts en fourrures ; dans le nord-est, les rivières, très poissonneuses, nourrissent des produits de la pêche l'homme et les chiens utilisés pour les transports. L'animal domestique de la toundra, c'est la renne, qui fournit son lait, sa viande et sa peau aux Samoyèdes, aux Iakoutes, aux Tchouktches, et, plus au sud, aux Toungouzes.

5. Mines. — La Sibérie est riche en ressources minérales. La découverte de l'*or* dans l'Altaï et la recherche d'autres gisements ont contribué, dès les premiers temps de la colonisation, à développer chez les Russes de Sibérie un vif esprit d'entreprise*. L'or se rencontre entre la

---

* **L'esprit d'entreprise chez les Sibériens.** — « Parmi les qualités qu'a acquises la population russe dans ce nouveau pays, il faut citer l'esprit d'entreprise. Chez les premiers pionniers, cet esprit s'alimenta de conquêtes et de guerres ; ensuite, de la recherche des richesses de la solitude. Jusqu'au milieu du XVIIIe siècle, la population russe de la Sibérie fut en mouvement, nomade en quelque sorte. Plus tard, l'esprit d'entreprise se

haute Toungouzka et la Toungouzka pierreuse, affluents de l'Iénisséi, le long du Vitim et de l'Olekma, affluents de la Léna, en Transbaïkalie et dans la province de l'Amour. Par sa production aurifère, qui est de 37 500 kilogrammes par an, la Sibérie occupe le quatrième rang dans le monde.

La Sibérie renferme de l'*argent* près de Salaïrskoïé, dans le gouvernement de Tomsk, de l'*étain* en Transbaïkalie, du graphite, du fer, de la *houille*. L'existence de la houille a été reconnue en nombre d'endroits sur le parcours du chemin de fer transsibérien; on l'exploite dans le district de Soudjenka (entre Tomsk et Mariinsk) à Tcheremchov près d'Irkoustsk, dans la région de l'Oussouri, à Sakhaline; des gisements très productifs sont ceux d'Ekibastous, dans la steppe des Kirghiz. L'extraction, en progrès, atteint déjà 800 000 tonnes par an.

6. Colonisation.—La colonisation russe en Sibérie, commencée en 1581, a changé de caractère suivant le temps et les circonstances. Au XVIIe siècle, elle fut surtout une conquête, et l'on apporta un soin tout particulier à la création d'*ostroghi* ou postes fortifiés, avec enceinte et tours de bois, comme dans l'ancienne Russie; ces postes, semblables aux *forts* de la compagnie de la baie d'Hudson au Canada par leur destination, assuraient la perception de l'*iasak* ou impôt en fourrures.

Au XVIIIe siècle, des préoccupations économiques plus variées se firent jour ; on se mit à rechercher et à exploiter les mines, et de grandes explorations scienti-

---

révéla dans la fièvre de l'or : la Sibérie fourmilla de découvreurs, de héros, elle eut des « Napoléons de la taïga »... Parmi les paysans, cet esprit se manifesta par les entreprises de colonisation les plus hardies, par l'occupation de territoires le long de la frontière chinoise et au delà, par de périlleux voyages sur mer, par des expéditions de commerce dans les îles, par la traversée des steppes, par l'organisation de caravanes. »

(N. Iadrinzew. *Sibirien*. Iéna, 1886, p. 82.)

fiques préludèrent à une enquête de la nature et des ressources du pays. Mais les colons étaient rares, le servage fixant les paysans au sol, et le gouvernement russe, en faisant de la Sibérie un pays de déportation, contribuait à en écarter les colons volontaires. Le servage n'a été aboli qu'en 1861, et ce n'est qu'en 1899 que la déportation en Sibérie a été officiellement supprimée, à l'exception de Sakhaline, qui reçut alors les nouveaux condamnés.

En 1816, la Sibérie ne comptait encore que 1 540 000 habitants. Beaucoup d'entre eux étaient des déportés politiques ou des condamnés de droit commun, employés au travail des mines ou aux défrichements; d'autres étaient des paysans évadés des domaines de leurs maîtres ; le long des frontières, des Cosaques prélevés sur les *voïska* cosaques de l'Europe, vivaient sur des terres allouées par le gouvernement; des fonctionnaires, des marchands attirés par l'appât de gains rapidement réalisés, enfin, des indigènes, constituaient le reste de la population.

De 1807 à 1881 seulement, 642 000 déportés, condamnés, et parents de déportés furent envoyés en Sibérie. Dans le nombre figurèrent 18 000 Polonais, à la suite de l'insurrection de 1863. Si les criminels ont contribué, par eux-mêmes et par leurs descendants, à doter la Sibérie d'une population de médiocre valeur, le rôle civilisateur de quelques déportés politiques mérite d'être signalé. Ainsi, les « décembristes » de 1825 ont introduit dans le gouvernement d'Irkoutsk la culture du chanvre; ils y ont fondé des huileries, des tanneries, et développé l'élevage du mouton. Les Polonais ont perfectionné les races de chevaux et introduit la fabrication des fromages. A l'exemple de ces travailleurs intelligents se sont développées quelques-unes des occupations et industries issues de l'agriculture et de l'élevage d'où la Sibérie tire aujourd'hui des résultats inespérés.

Avant le développement récent de l'émigration en masse, les Russes venus en Sibérie ne tardaient pas à subir au plus haut degré l'influence d'un milieu nouveau pour eux. Là où ils se trouvaient isolés en petit nombre parmi la population indigène, on les voyait s'assimiler à celle-ci au point d'en adopter le genre de vie, le vêtement

et même la langue (le iakoute, par exemple). Même quand cette dénationalisation ne se produisait pas, la langue russe se modifiait à un tel point, que le dialecte de la Sibérie Orientale compte plus de 3 000 mots non slaves.

La transplantation de colons en un pays qui, malgré tout, diffère sensiblement de la Russie d'Europe, la longueur du trajet, le contact avec des habitants de moralité douteuse, les privations du début, la hâte de jouir des résultats acquis, ont eu une influence souvent fâcheuse sur l'état sanitaire et mental de la population de la Sibérie. Il existe en Sibérie des foyers de goitre et de crétinisme ; les affections nerveuses y sont fréquentes. « Il n'est pas de ville russe de Sibérie où ne se rencontrent des fous, des idiots, des prophètes, des diseurs de bonne aventure. » (N. Iadrinzew.) Ajoutons à cela la démoralisation introduite par le luxe né de fortunes trop rapidement édifiées. C'est la crise par laquelle passe toute colonie quand elle ne demande ses principales ressources qu'à l'exploitation des métaux précieux.

L'abolition du servage en Russie a activé le peuplement de la Sibérie à l'aide de colons volontaires. Jusqu'à l'ouverture des premières sections du transsibérien, et jusqu'à l'organisation du service d'immigration par le gouvernement, les épreuves ont été dures pour les nouveaux arrivants. Insuffisamment renseignés sur l'emplacement des terres disponibles, épuisés par le long parcours sur le *trakt* ou route de poste, ils payaient aux maladies un large tribut. Aujourd'hui, rien n'est plus livré au hasard ; le chemin de fer abrège le trajet ; des billets à tarif réduit en diminuent le prix, et l'État assure la répartition des terres vacantes*. C'est ainsi que 80 000 à 100 000 Russes viennent annuellement s'établir en Sibérie.

---

* **Le service d'émigration.** — « Les paysans de Russie qui désirent émigrer en Sibérie doivent au préalable en demander la permission, puis ils envoient des délégués en Asie russe, soit un par famille, soit un par groupe : ceux-ci sont parfois des vieillards, parfois des jeunes gens, on a vu même parmi eux une femme. Le chef du service d'émigration établi à Tchéliabinsk, ville située sur le versant asiatique de l'Oural, reçoit les

Les Russes représentent aujourd'hui 96 p. 100 de la population de la Sibérie Occidentale ; 84 p. 100 de celle des gouvernements d'Iénisséisk et d'Irkoutsk ; 70 p. 100 de celle de la Transbaïkalie. Au delà, la proportion est beaucoup plus faible, bien que, avant l'achèvement du transsibérien, les paquebots de la flotte volontaire russe, qui vont d'Odessa à Vladivostok, aient amené des milliers d'immigrants dans la Province Maritime. En 1897, le recensement dénombrait 5 784 000 habitants en Sibérie; en tenant compte de l'immigration et de l'accroissement naturel, il est probable qu'il en existe aujourd'hui 6 millions et demi. La population a donc plus que quadruplé depuis 1816.

7. Le chemin de fer transsibérien. — Ce peuplement aurait été impossible sans la construction du chemin de fer transsibérien qui, décidée en 1891, a été achevée en 1902 dans ses détails essentiels. *Tchéliabinsk,* au delà de l'Oural, est la station à laquelle commence officiellement la ligne. Celle-ci dessert les principaux centres de population, *Omsk* (37 000 habitants), *Tomsk* (52 000) au moyen d'un embranchement, *Irkoutsk* (51 000), contourne le lac Baïkal, passe à *Tchita,* franchit la frontière de Mandchourie à *Mandchouria,* traverse la Mandchourie par *Kharbin,* et, revenant en territoire russe, finit à *Vladivostok,* à 6 485 kilomètres de Tchéliabinsk, à 8 683 de Moscou.

---

délégués et chacun d'eux lui désigne la région de Sibérie que les paysans du village désireraient habiter. S'il y a des terres vacantes dans la région, le chef de l'émigration les leur indique et ils vont les visiter. Lorsqu'ils sont d'accord et qu'ils ont fait leur choix, les terres restent pendant deux ans à la disposition de ceux qui les ont choisies ; passé ce temps, elles peuvent être données à d'autres. Les femmes ne reçoivent pas de terres, mais la Russie donne à tous les individus mâles, même aux plus petits enfants, 15 déciatines, ce qui fait à chacun près de 16 hectares. »

(P. Labbé. *Sur les grandes routes de Russie*. Paris, O. Doin. 1905, p. 68).

Alors que de Tomsk à Irkoutsk la durée du trajet par le *trakt* était de quarante à cinquante jours à la belle saison, sept jours et demi suffisent aujourd'hui pour se rendre de Moscou à Irkoutsk. Le temps est définitivement passé où des émigrants à destination de la province de l'Amour restaient deux ans en route.

8. La Russie en Extrême-Orient. — La guerre russo-japonaise de 1904-1905 a amené un recul de l'influence russe en Extrême-Orient. La Russie, qui avait construit le chemin de fer de Kharbin à *Port-Arthur* et occupé cette dernière ville, n'exploite plus que la section qui va jusqu'à *Kouan-tchen-sy;* le reste du parcours est exploité par les Japonais, qui ont mis garnison à Port-Arthur, acquis la moitié méridionale de Sakhaline, et établi leur protectorat sur la Corée.

Mais en Mongolie, la Russie continue à jouir de privilèges spéciaux concédés par la Chine. Elle a un consulat à Ourga, une Compagnie russe exploite de l'or le long de la Sélenga et du Kéroulen en territoire mongol. Entre *Kiakhta*, station frontière russe, et Péking, la Russie a le droit d'expédier des courriers postaux, escortés par des Cosaques. Enfin, par ses sujets bouddhistes, tels que les Bouriates de la région du Baïkal, elle se crée de précieuses relations parmi les bouddhistes qui visitent les sanctuaires et les pèlerinages de la Mongolie.

2. — ASIE CENTRALE RUSSE[1]

1. Superficie et population. — L'Asie Centrale russe, en y comprenant le *gouvernement des Steppes*, le *Turkestan russe* et la *province transcaspienne*, couvre une superficie de 3 551 000 kilomètres carrés immédiatement dépendante de la Russie. Il faut y ajouter les deux États protégés de *Boukhara* et de *Khiva*, l'un avec 205 000 kilomètres carrés, l'autre avec 60 000. On arrive ainsi à un ensemble de pays qui équivaut à sept fois la superficie de

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 121.

la France, mais où la grande étendue des montagnes et des déserts fait qu'on ne trouve guère plus de 9 millions d'habitants : 7 747 000 pour les possessions russes immédiates ; 1 250 000 pour l'Etat de Boukhara ; 800 000 pour celui de Khiva.

2. Grandes divisions. — Les pays de l'Asie Centrale russe sont de deux sortes. Les régions montagneuses et les plateaux en occupent la partie orientale et l'extrême sud. Ce sont, dans l'est, les multiples ramifications du système du *Tian-Chan*, avec leurs chaînes élevées, leurs neiges éternelles, leurs glaciers, leurs hautes vallées et leurs pâturages de montagnes. Ce pays accidenté touche vers le sud aux plateaux élevés du *Pamir*, par lesquels les chaînes du Tian-Chan se soudent au Karakoroum et à l'Himalaya. Dans le sud, la province transcaspienne possède avec le *Kopet-dagh*, beaucoup moins haut, la base des talus qui encadrent le plateau de l'Iram.

Ces régions élevées reçoivent sous forme de pluie et de neige d'abondantes précipitations. Il en sort deux fleuves puissants, le *Syr-Daria*, qui naît dans le Tian-Chan, et l'*Amou-Daria*, qui provient du Pamir, sans parler de nombreux cours d'eau tributaires ou indépendants. Mais dès qu'on s'écarte des pays montagneux pour s'avancer vers le lac d'Aral où aboutissent les deux grands fleuves, ou vers la Caspienne, les vallées arrosées et les bassins verdoyants font place à des steppes et à des déserts ; on y voit se terminer, épuisés par l'évaporation ou par l'irrigation des terres cultivées des rivières telles que le *Zérafchan*, dont le cours supérieur est abondant. La population se raréfie, et la vie nomade est la seule possible en dehors des oasis échelonnées le long ou à la fin des cours d'eau. C'est cette vie que pratiquent les *Turkmènes*, tandis que les *Kirghiz* de la région montagneuse ne se livrent à d'autres déplacements que ceux de la vallée aux pâturages de montagne pendant l'été, avec retour en automne vers des villages permanents. Les hautes vallées et les bassins renferment une population agricole, les

Tadjiks ; dans les villes, des *Sartes* se livrent au commerce et à diverses industries.

A ces deux divisions fondamentales correspondent donc deux genres de vie différents. La conséquence en a été l'asservissement des populations agricoles des montagnes et de leurs abords aux populations nomades de la steppe et du désert. C'est en dernier lieu la Russie qui est venue, par la conquête, imposer la paix aux unes et aux autres.

3. Agriculture. — Dans les vallées et les plaines arrosées, comme la riche plaine de la *Fergana*, où coule le Syr-Daria, on cultive le blé, l'orge, le millet et, aux basses altitudes, le riz, grâce à la chaleur de l'été. Le quart environ de la surface cultivée est fécondé par l'irrigation artificielle. D'autres cultures sont celles du ricin, du pavot, des légumes, du tabac, du lin, dont on utilise plutôt les graines oléagineuses que les fibres. Les arbres fruitiers sont une des principales richesses du pays : on y trouve l'abricotier, le pêcher, le prunier, le poirier, la vigne, cultivée surtout pour le raisin de table et les raisins secs. Le Turkestan russe exporte à l'état frais une partie de ses récoltes fruitières, après en avoir prélevé une large part pour la consommation locale, très développée.

A ces cultures, la colonisation russe a ajouté celle du *coton.* A la suite de divers essais, les bonnes variétés de cotons des États-Unis ont été acclimatées; et, l'irrigation aidant, la Fergana, les États de Boukhara et de Khiva, les environs de Samarcande, fournissent à la Russie le tiers du coton que travaillent ses filatures ; le coton indigène, de médiocre qualité, est entièrement remplacé par les espèces acclimatées.

Le Turkestan russe est actuellement le seul pays du monde où l'on recueille la santonine, produit d'une variété d'armoise utilisé comme vermifuge.

4. Élevage.—Les Kirghiz et les Turkmènes vivent de

l'élevage. Les Kirghiz tirent de leurs troupeaux presque tout ce qui est nécessaire à la vie : viande de cheval et de mouton, laine de mouton pour le vêtement, peaux pour couvrir les *kibitki* ou tentes, lait pour faire du *koumys* et du fromage : le fumier du bétail sert au chauffage. Dans les régions montagneuses, on élève le yak ; dans la steppe, le chameau. On trouve le bœuf et la vache le long du Syr-Daria et de l'Amou-Daria. Les Turkmènes, qui n'ont pas les beaux pâturages des montagnes, sont moins riches en bétail que les Kirghiz ; leurs animaux de prédilection sont leurs chevaux, légers et rapides, et les courses de chevaux sont un de leurs divertissements favoris.

5. Mines. — L'occupation de l'Asie Centrale par les Russes est encore trop récente pour que l'exploitation des mines ait dépassé la période d'investigation. Les ressources minérales sont assez variées dans la Fergana, où l'on trouve du *cuivre* près de Kokan et du *pétrole* près de Margelan ; le pétrole se rencontre aussi sur la côte orientale de la Caspienne, au sud de Krasnovodsk. Un grand nombre de lacs fournissent du sel.

6. Industrie. — L'industrie indigène, dont les produits s'étalent dans les bazars des villes, consiste dans la fabrication de soieries, le travail du cuir, et surtout dans l'exécution de tapis aux vives couleurs et aux dessins remarquables. Mais cette dernière industrie, la plus originale, dans laquelle excellaient les Turkmènes*, ne fournit plus des produits aussi estimés qu'autrefois, depuis que les couleurs d'aniline se sont substituées aux couleurs d'origine végétale. En attendant l'avènement d'une industrie de type européen, la Russie s'efforce de conserver ces industries nationales si intéressantes pour l'art et pour la vie matérielle des indigènes.

---

* **Les tapis turkmènes.** — « Le tapis tissé par les femmes turkmènes dans leurs tentes mobiles, avec des dessins repro-

7. Colonisation. — La domination russe s'est imposée au Turkestan par une série d'expéditions militaires menées à partir d'Orenbourg comme base d'opérations, et qui ont abouti à la prise de Tachkent en 1865, de Samarcande en 1868, puis à la soumission de Boukhara et de Khiva au protectorat de la Russie. La conquête de la province transcaspienne, encore plus récente, à été opérée à partir de la côte orientale de la Caspienne, avec l'aide d'un chemin de fer de campagne qui, prolongé une fois la pacification obtenue, à atteint Samarcande en 1888 et uni les deux grandes divisions de l'Asie Centrale russe.

Dans ce court laps de temps, la Russie à pu établir des villages de colons russes dans les régions cultivables, créer des quartiers russes auprès de chacune des principales villes indigènes, développer des cultures nouvelles et pacifier le pays sans immobiliser plus de 45 000 hommes de troupes. Le chemin de fer transcaspien a été conduit jusqu'à *Tachkent*, à 1 865 kilomètres de *Krasnovodsk*, sa tête de ligne, avec embranchement sur *Andijan*, dans la Fergana, et l'achèvement de la ligne de Tachkent à *Orenbourg* (1 850 kilomètres) unit l'Asie Centrale au réseau de la Russie d'Europe.

Tachkent, la capitale du Turkestan russe, compte déjà 156 000 habitants ; le quartier russe consiste dans de larges avenues plantées d'arbres et bordées de beaux édifices en pierre.

---

duits d'instinct et de mémoire, était, par le dessin et l'exécution, la plus belle chose en son genre qu'il y eût au monde. Les tapis anciens sont à peu près introuvables et atteignent des prix énormes... Le tapis ancien est peut-être aujourd'hui le seul vestige demeuré d'une civilisation évanouie, car les Turkmènes de nos jours n'auraient pu imaginer les merveilleux dessins que leurs femmes faisaient il y a encore peu de temps... Les diverses tribus turkmènes ont mêmes vêtements, mêmes ustensiles, mêmes mœurs ; leurs tapis seuls les distinguent. Ce sont leurs passeports, leurs cartes de visite. »

(H. Norman. *All the Russias*. London, 1902, p. 273-274.)

Les villes de l'Asie Centrale, malpropres, malsaines et mal bâties, changent peu à peu de physionomie, grâce à l'adjonction de ces quartiers neufs. Leur population s'est accrue : *Kokan* renferme 82 000 habitants ; *Namangan*, 62 000 ; *Samarcande*, 55 000 ; *Andijan*, 47 000.

Comme auxiliaires de la conquête d'autrefois et de la colonisation d'aujourd'hui, la Russie dispose d'un élément précieux, les *Cosaques*. Soldats et colons à la fois, suffisamment voisins des indigènes par leur genre de vie, les Cosaques que la Russie a implantés en Asie Centrale y rendent les plus grands services : ceux de *Sibérie* sont installés le long de l'Irtych ; ceux de *Sémirietchié*, dans la province du même nom ; ailleurs sont des régiments empruntés aux voïska de l'Oural, d'Orenbourg, d'Astrakhan, du Térek, du Kouban. Ils facilitent l'établissement de colons purement agricoles tels qu'on en trouve déjà dans le Sémirietchié, la Fergana, les environs de Samarcande, de Merv, et dans la vallée du Mourghab. Au nombre de 700 000, les Russes représentent déjà 9 p. 100 de la population de l'Asie Centrale directement soumise à leur domination.

3. — PAYS DU CAUCASE[1]

1. Superficie et population. — Les pays du Caucase comprennent une étendue de 472 000 kilomètres carrés, et renferment 9 289 000 habitants. La densité de la population, 19 habitants au kilomètre carré, y est la même que dans la Russie d'Europe.

2. Grandes divisions. — La grande chaîne du Caucase, qui va de la mer d'Azov à la Caspienne, laisse au nord un pays de steppes qui se rattache sans aucune solution de continuité aux steppes de la Russie d'Europe. Les eaux s'écoulent à l'ouest par le *Kouban*, dont le delta embrasse la presqu'île de Taman interposée entre

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 120.

la mer d'Azov et la mer Noire; à l'est, par le *Térek*, vers la Caspienne. Le climat de cette région située au nord de la grande chaîne est celui des parties adjacentes de la Russie : hivers rigoureux, étés brûlants, avec de moins en moins de pluies à mesure qu'on s'éloigne de la mer d'Azov vers la Caspienne.

Le *Caucase* mesure 1 280 kilomètres de longueur, avec une largeur de 100 à 225 kilomètres. Sur une grande partie de son parcours, il dépasse l'altitude des neiges éternelles, possède de nombreux glaciers, et il renferme des sommets plus élevés que ceux des Alpes. Le point culminant, l'*Elbrouz*, mesure 5 646 mètres; le *Kazbek*, 5 043; plusieurs dépassent 5 000. Les deux grandes routes carrossables qui traversent la chaîne au départ de *Vladikavkase* pour gagner *Koutaïs* (route d'Ossétie) et *Tiflis* (route de Georgie) montent à 2 825 et 2 379 mètres, la première au *col de Mamisson*, la seconde au *col de la Croix*. Avec les forêts inextricables de sa portion occidentale, ses rares passages, ses hautes altitudes, le Caucase forme une barrière puissante, une limite de races; il n'est guère de peuples que l'on rencontre sur ses deux versants; les Russes eux-mêmes, que la conquête à faits maîtres de tout le pays, sont beaucoup [plus nombreux au nord qu'au sud de la chaîne.

Le Caucase est aussi une limite de climats : à partir de son versant méridional, la moyenne des températures annuelles s'élève, les hivers sont doux, sauf aux hautes altitudes du plateau d'Arménie, la végétation et les cultures sont celles du midi de la France et des pays de même latitude dans le bassin méditerranéen.

La Transcaucasie, ou pays au delà du Caucase, comprend deux plaines d'inégales dimensions : la plus petite, à l'ouest, arrosée par le *Rion*, s'ouvre sur la mer Noire; la plus grande, à l'est, arrosée par la *Koura*, s'abaisse jusqu'à la Caspienne. Entre l'une et l'autre, il existe, plus accusée encore, la différence d'humidité qu'on oberve dans les régions situées au nord du Caucase : la plaine du Rion est très pluvieuse, tandis que celle de la Koura,

modérément arrosée, finit par être à peu près sèche aux approches de la Caspienne. Les deux plaines sont séparées par une arête montagneuse qui unit le Caucase à un ensemble de montagnes appelé le *Petit Caucase* et à un haut plateau, le *plateau d'Arménie*, parsemé de lacs et dominé par les cimes volcaniques de l'*Ararat;* la plus haute atteint 5 157 mètres.

L'activité volcanique ne s'est pas seulement manifestée sur le plateau d'Arménie : elle a, dans le Caucase même, édifié les puissants cônes de l'Elbrouz et du Kazbek. Assoupie aujourd'hui, elle ne se révèle plus que par les volcans de boue des deux extrémités du Caucase et par les sources thermales de l'un et de l'autre versant : celles de *Kislovodsk* et de *Jélieznovodsk* au nord, celles d'*Abbas-Touman* et de *Borjom* au sud, sont parmi les plus fréquentées de l'Empire russe.

3. Agriculture. — En raison du climat, les cultures sont plus variées et plus riches au sud qu'au nord du Caucase. La région du Kouban et du cours supérieur du Térek n'a d'autres cultures que celles des steppes de la Russie méridionale, tandis qu'au sud on voit apparaître le *maïs* et même le *riz* dans la plaine humide et chaude du Rion. Le *thé* a été récemment introduit avec succès près de Batoum. Dans la vallée de l'Aras, près d'Erivan, le *coton* était cultivé avant l'arrivée des Russes, et ceux-ci y ont introduit avec succès des cotons américains.

La variété des arbres fruitiers est infinie. On trouve le pêcher, l'abricotier, le figuier, le grenadier, le prunier, l'olivier; quelques parties du littoral de la mer Noire et de la Caspienne possèdent l'oranger et le citronnier. La vigne donne ses meilleurs raisins et ses vins les plus estimés dans la *Kakhétie*, c'est-à-dire dans la plaine de l'Alazan, affluent de la Koura. Dans la partie orientale de la Transcaucasie, la culture du mûrier a développé l'industrie de la soie à *Noukha*, *Chemakha* et *Choucha*. Toutefois, malgré la diversité de la production agricole,

l'insuffisance des voies de communication fait que la population ne cultive guère au delà de ses besoins.

4. Élevage. — A l'exemple des steppes avoisinantes, la région située au nord du Caucase entretient des chevaux excellents. Les meilleurs sont ceux de la plaine de la *Kabarda*, près du Térek, et, avant que les Cosaques du Kouban et du Térek, installés dans le pays par Catherine II, en fissent usage, les indigènes en élevaient de grandes quantités. Après le cheval vient le mouton, dont il existe des troupeaux d'effectif considérable, tant au nord qu'au sud de la chaîne.

Comme dans la plupart des régions de relief accidenté, les troupeaux se déplacent en altitude suivant la saison. Dans toute la Transcaucasie, les pâturages de haute montagne se peuplent en été pour quelques mois ; à l'automne, les bergers ramènent leurs troupeaux dans les vallées, et une partie du bétail est acheminée vers les lieux de vente, parfois fort éloignés : c'est ainsi que des éleveurs kourdes expédient chaque année des milliers de moutons en Turquie d'Asie, à Erzeroum et même jusqu'à Damas.

5. Mines. — La grande richesse minérale des pays du Caucase, c'est le *pétrole*, qu'on exploite surtout aux environs de *Bakou*, et aussi auprès de *Grozniy*.

C'est en 1866 que le pétrole a été découvert près de Bakou. Des forages firent jaillir un jet de 50 mètres de hauteur qui ne tarda pas à donner 800 tonnes de naphte par jour. La source dite du Mammouth, près de Bakou, fournit au début 500 tonnes à l'heure, en un jet de 67 mètres de haut. La production, grâce surtout à des capitalistes étrangers comme les Rothschild et les Nobel, et à des entrepreneurs arméniens, est allée sans cesse croissant, jusqu'à balancer un instant celle des États-Unis. Elle atteint annuellement 10 millions de tonnes. Les principaux groupes de puits sont à *Balakhany* et à *Sabountchi*, près de Bakou. A *Bakou*, le naphte brut est travaillé, et on en extrait environ 1/3 de pétrole. Le pétrole s'expédie en partie par la Caspienne et la Volga dans l'intérieur de la Russie, en partie par Batoum à l'étranger. Les résidus, sous le nom de *masout*, fournissent un excellent combustible aux bateaux à vapeur de la Caspienne, à une partie de ceux de la mer Noire, et, sur plu-

sieurs lignes russes de chemins de fer, les locomotives en brûlent dans leurs foyers. La ligne ferrée de Bakou à Batoum par Tiflis possède un matériel spécial pour le transport du pétrole; en outre, le long de la voie court une canalisation souterraine par tuyautage, qui doit être étendue à toute la ligne et parer à l'insuffisance du chemin de fer.

Le district de Charopansk, dans le gouvernement de Koutaïs possède les mines de *manganèse* les plus abondantes de l'Empire; une partie du minerai est exportée en Angleterre, aux Pays-Bas, aux États-Unis, en Allemagne et en Belgique. La production russe est à peu près la moitié de la production totale du globe.

Le gouvernement de Koutaïs possède aussi de riches mines de houille à *Tkvibouli*. Le long du chemin de fer de Tiflis à Kars, on exploite encore des mines de *cuivre* et d'*argent* dont le métal servait autrefois à frapper les monnaies géorgiennes. D'autres mines de cuivre existent dans le massif du *Karabagh*. Enfin, le long du cours supérieur de l'Aras, le *sel* se trouve en abondance près de *Koulpy* et de *Kaghyzman*.

6. Industrie. — Il n'existe guère au Caucase que des industries indigènes, telles que la fabrication de tapis, de tissus de laine et de poil de chèvre, le travail du cuir, l'exécution d'objets de bijouterie en filigrane d'or et d'argent, la fabrication d'armes blanches. Parmi les vêtements, la *bourkha*, manteau sans manches, est admirablement adaptée au climat humide des montagnes. C'est dans les bazars des grandes villes, de *Tiflis* notamment, qu'on peut saisir toute la variété des industries nationales du Caucase.

7. Colonisation. — Nul pays du monde n'offre une diversité de races égale à celle des pays du Caucase, et cependant, la domination russe ne s'y est établie qu'au prix d'expéditions difficiles et prolongées. C'est surtout de la part des populations musulmanes, telles que les *Tchetchènes*, les *Lesghiens*, les *Abkhases*, les *Tcher-*

kesses, que la résistance a été la plus acharnée. La conquête du Caucase par les Russes n'a pas été sans analogie avec celle de l'Algérie par les Français, et leurs méthodes d'opérations se sont souvent inspirées des nôtres.

C'est au nord du Caucase que les Russes sont le plus nombreux. Leur établissement y a été préparé par l'installation des Cosaques le long du Kouban et du Térek, et facilité par l'émigration en masse des Tcherkesses et autres populations musulmanes du Caucase occidental. Outre la constitution d'une forte population agricole russe, on a vu grandir des villes telles que *Iékatérinodar*, sur le Kouban, qui compte 66000 habitants, *Vladikavkase* (44 000), *Stavropol* (42 000), *Ieïsk* (35 000).

Au sud du Caucase, la colonisation a eu pour effet d'accroître encore la diversité des races. La Russie à installé des colons esthoniens sur la côte de la mer Noire, des Allemands aux alentours de Tiflis, des Grecs, des Moldaves. Les Russes ne forment encore que quelques îlots. Mais déjà leur venue a transformé les principales villes : *Tiflis* (160 000 habitants), la capitale des pays du Caucase, possède un quartier russe somptueux à côté de la ville indigène; *Batoum* (28 000 habitants) a été assainie; *Koutaïs* compte 32000 habitants; *Bakou*, grandie par l'industrie du pétrole, 112000. Le chemin de fer unit Bakou à la mer Noire, par Tiflis et Batoum, pendant que d'autre part, au nord du Caucase, il rejoint le réseau d'Europe à Rostov sur le Don. De cette dernière ligne se détache un embranchement qui, franchissant le Caucase occidental, aboutit au port de *Novorossiisk* (40000 habitants) sur la mer Noire, animé par une active exportation de céréales.

Les Russes forment environ le tiers de la population des pays du Caucase.

4. — L'EMPIRE RUSSE

La formation territoriale de l'Empire russe, tel qu'il est constitué aujourd'hui, est de date trop récente pour

qu'on n'y rencontre pas des races distinctes de la race dominatrice. L'examen d'une carte ethnographique nous montre en effet, malgré la force d'expansion de la race russe, la grande place qu'occupent encore les races dissidentes.

1. Races[1]. — Sur les 130 millions d'individus recensés en 1897, la race slave ne figure que pour 92 millions. De ce nombre, il convient de séparer les *Polonais,* environ 8 millions, que leur religion, le catholicisme romain, sépare des Russes, ainsi que le souvenir vivace de leur indépendance perdue. Les *Russes* eux-mêmes se subdivisent, d'après leurs langues, en *Grands Russes,* les plus nombreux (56 millions), *Blancs Russes* (6 millions) et les *Petits Russes* (22 millions), occupant respectivement le centre, l'ouest et le midi de la Russie d'Europe. On voit ainsi que les Grands Russes auteurs de la Russie actuelle, « rassembleurs de la terre russe », ne représentent pas la moitié de la population totale de l'Empire, et que les Russes n'en forment que les deux tiers.

Les *Polonais* sont dix fois moins nombreux que les Russes. Après la race slave vient, pour l'effectif, la race *turco-tatare,* représentée par les Tatars de Crimée et du Caucase, les Turkmènes et Kirghiz d'Asie Centrale, les Iakoutes de Sibérie, etc. Les *Juifs* sont plus de 5 millions, et le quart d'entre eux vit en Pologne. On compte, en dehors de la Finlande, 3 millions et demi de *Finnois,* dans les provinces baltiques; 3 millions de *Lettes* et de *Lithuaniens;* 1 800 000 *Allemands;* près de 1 200 000 *Arméniens;* 1 350 000 *Géorgiens;* plus de 1 100 000 *Roumains,* sans parler d'une foule d'autres nationalités de moindre importance.

Les différences de races et de religions ne vont pas sans engendrer de conflits, et le gouvernement russe a fort à faire pour en réduire la fréquence et la portée. L'exploitation abusive des paysans polonais par les Juifs, des indigènes du Caucase par les Arméniens, ont été

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache,* carte 114, carton 3.

souvent la cause de collisions sanglantes. De la tension des rapports provient l'émigration assez importante de ces dernières années hors de l'Empire : 58 000 individus ont quitté la Russie en 1902; la plupart sont des Juifs, qui se dirigent de préférence vers les États-Unis.

2. L'armée russe. — L'organisation d'une nombreuse armée, dans laquelle l'élément russe est de beaucoup prédominant, entretient la cohésion de ce vaste Empire, et tend à atténuer peu à peu les différences, bien que diverses populations, telles que les musulmans du Caucase, les indigènes de l'Asie Centrale et de la Sibérie, ne soient pas soumises au service obligatoire.

L'effectif de l'armée russe, variable suivant les circonstances, est d'environ un million d'hommes, dont plus de 700 000 en Europe. Une des caractéristiques de cette armée, c'est la durée relativement longue du service, quatre ans, imposée à la plupart des recrues; elle s'explique par le grand nombre des illettrés, qui atteint les 4/5 environ du contingent annuellement incorporé.

Les troupes russes d'Europe sont réparties en 24 corps d'armée. Il faut y ajouter 2 corps d'armée du Caucase, 2 d'Asie Centrale, et, en temps normal, 2 de Sibérie Orientale. En outre, de nombreuses unités sont en dehors de la formation de ces 30 corps d'armée, et distribuées suivant les besoins du service. Les troupes cosaques y sont partiellement rattachées, bien que les populations cosaques soient l'objet d'une législation militaire spéciale.

Les quartiers généraux des 24 corps d'Europe sont les suivants : *garde impériale russe, Saint-Pétersbourg*, avec le tiers environ des troupes à Varsovie ; *corps des grenadiers, Moscou* ; 1er corps, *Saint-Pétersbourg* ; 2e, *Grodno ;* 3e, *Vilna ;* 4e *Minsk* ; 5e et 6e, *Varsovie* ; 7e, *Simféropol ;* 8e *Odessa ;* 9e *Kiev ;* 10e *Kharkov ;* 11e, *Rovno ;* 12e *Vinnitsa ;* 13e, *Smolensk ;* 14e, *Lublin ;* 15e, *Varsovie ;* 16e, *Vitebsk ;* 17e, *Moscou ;* 18e, *Iouriev* (Dorpat) ; 19e, *Brest-Litovskiy ;* 20e, *Riga ;* 21e *Kiev ;* 22e, *Helsingfors*. Il existe en Pologne deux corps de cavalerie, avec Varsovie, pour quartier général.

Le commandement du 1er corps du Caucase est à *Alexandropol;* celui du 2e, à *Tiflis*. En Asie Centrale, le 1er corps du Turkestan a pour quartier général *Tachkent;* le 2e, *Askhabad*. Le 1er corps de Sibérie a son commandement à *Nikolsk-Oussouriskiy;* le 2e, à *Khabarovsk*.

L'organisation russe diffère de celle de la France, de l'Allemagne, de l'Autriche-Hongrie et de l'Italie, en ce que à chacun de ces corps d'armée ne correspond pas une région distincte de territoire. Ils sont seulement groupés en circonscriptions militaires, au nombre de 7 pour la Russie d'Europe, plus ou moins étendues et plus ou moins garnies de troupes. En temps de guerre, ils ont à recevoir parfois de fort loin leurs effectifs de complément. Les circonscriptions les plus fortement occupées sont naturellement celles de *Vilna*, *Varsovie*, *Kiev* et *Odessa*, les plus voisines des frontières occidentales, les trois premières avec cinq corps d'armée chacune, celle d'Odessa avec deux. Viennent ensuite celles dont les deux capitales sont les chefs-lieux, *Saint-Pétersbourg*, avec quatre corps, et *Moscou*, avec trois. La circonscription de *Kazan* ne renferme que des troupes dites de réserve, c'est-à-dire des troupes-cadres destinées en principe à ne pas entrer immédiatement en ligne, car les hommes rappelés de leurs foyers à la mobilisation y figureraient pour les 7/10[1].

Ces dispositions ne sont que la conséquence de l'insuffisance du réseau des chemins de fer russes. Les lignes sont encore peu nombreuses, malgré leur total de 55 000 kilomètres en Europe, si l'on considère l'étendue du territoire, et la plupart sont à voie unique. Si les garnisons étaient dispersées sur toute la surface de la Russie, leur concentration ne se ferait qu'avec une périlleuse lenteur. D'autre part, rapprocher des unités à effectifs nécessairement incomplets de ce qui est considéré comme le théâtre probable des opérations, c'est les éloigner des régions qui leur fournissent leur complément d'hommes et de chevaux

1. C'est par dérogation à ce principe que des troupes de ce genre ont été en 1904 expédiées en Mandchourie dès leur formation à l'effectif de guerre, avant que le temps ait pu leur donner la cohésion voulue. On sait quels mécomptes en sont résultés.

mobilisés. Entre ces deux inconvénients, on a choisi celui qu'on jugeait le moindre, et groupé la majeure partie des forces du temps de paix dans la portion occidentale de la Russie.

On a souvent exagéré l'importance et méconnu la signification des rassemblements de troupes dans la Russie occidentale. Si on comparait à la Pologne, aux provinces baltiques, à la Volynie et à la Podolie des superficies égales prises dans les territoires frontières d'Allemagne et d'Autriche-Hongrie, on verrait qne l'équilibre n'est nullement rompu au profit des Russes. En outre, un réseau ferré plus complet donnerait à leurs adversaires éventuels la supériorité numérique au bout de peu de jours.

Loin d'indiquer des velléités d'offensive, la répartition des troupes russes trahit avant tout le souci de protéger le sol national contre une invasion. La frontière militaire de la Russie vers l'ouest, c'est-à-dire la ligne d'obstacles naturels la plus voisine de la frontière politique, consiste dans le cours de la Vistule, celui de la Narev et de la Biebrz à la base du plateau des Landes rouges, celui du Niémen de Grodno à Kovno. C'est cette ligne que renforcent les ouvrages d'*Ivangorod* et de *Varsovie* sur la Vistule, de *Novo-Georgievsk* au confluent de la Vistule et de la Narev, d'*Ostrolenka* et de *Lomja* sur la Narev, d'*Ossovietz* sur la Biebrz, de *Grodno* et de *Kovno;* en arrière, sur le Boug, *Brest-Litovskiy* sert de réduit à la défense. Les fortes garnisons ne se rencontrent que sur cette ligne et en deçà; au delà, jusqu'à la frontière politique, on ne trouve que des troupes de couverture, régiments de tirailleurs et de cavalerie, dont la mission serait de se replier en retardant l'invasion.

L'organisation militaire russe s'est inspirée des distances, et du temps que l'envahisseur mettrait à les franchir; l'ennemi qui reprendrait à son compte la campagne de 1812 trouverait sur son parcours des troupes qui auraient mis à profit le temps écoulé pour se former et se consolider, alors même qu'il n'aurait pas été possible d'aller en nombre au-devant de lui. C'est ainsi qu'aux régiments actifs à effectifs renforcés de la Pologne succèdent les

régiments à effectifs réduits; les régiments dits de réserve se dédoublent, chaque bataillon en formant deux; plus en arrière, ils en forment quatre; plus loin encore, chaque bataillon de réserve donne naissance à deux régiments. Une telle organisation, en prévision d'une agression venue de l'ouest, est parfaitement rationnelle, en rapport avec les conditions géographiques et la répartition de la population. Elle se complète par la présence, dans les places fortes, de troupes de forteresse, infanterie et artillerie, qui, distinctes des troupes d'opérations, auraient à en assurer la défense.

3. Marine militaire. — La Russie ne compte que peu de marins de profession; elle est obligée de recourir au recrutement ordinaire pour constituer la presque totalité des équipages de sa marine de guerre, et cette insuffisance a pesé lourdement sur les destinées de cette marine. De plus, la mer Noire, dans laquelle la Russie entretient une flotte, est fermée par les détroits que commande la Turquie, et les traités interdisent la sortie des navires de guerre par ces détroits. La côte mourmane, libre de glaces, occupe une position excentrique, et n'est pas encore desservie par un chemin de fer. La Caspienne est une mer fermée. Reste la Baltique, dont les ports militaires de *Kronstadt*, de *Viborg*, d'*Oust Dvinsk* (Dünamünde) sont bloqués plusieurs mois par les glaces, tandis que *Libau* seul est libre. Encore la sortie de cette mer ne peut-elle être assurée que par une neutralité bienveillante de la part du Danemark.

La flotte russe de la Baltique, à peu près anéantie pendant la guerre de 1904-1905, ne comprend encore que deux cuirassés modernes et dix croiseurs de valeur fort inégale. De nouvelles unités sont en construction ou en projet, mais la réfection d'une marine si éprouvée ne peut aller sans beaucoup de temps et d'efforts.

REVISION

I. — Russie d'Europe

Superficie et population. — La Russie d'Europe, avec la Pologne et la Finlande, s'étend sur 5 377 000 kilomètres carrés (dix

fois la France) et renferme 106 millions d'habitants (20 au kilomètre carré).

Grandes divisions. — Du nord au sud, on distingue en Russie : 1° une zone de *toundras*, stérile et sans arbres ; 2° une zone de forêts ; 3° la région fertile du *tchernoziom* ou terres noires, pauvre en arbres ; 4° les steppes ; 5° le littoral sud de la Crimée. Le climat est caractérisé par le grand écart entre les températures de l'hiver et celles de l'été.

Agriculture. — 26 p. 100 de la superficie de la Russie sont en culture. L'agriculture, assez rudimentaire, atteint, grâce à l'étendue des surfaces, un rendement total élevé. La Russie est la première productrice du monde en fait de *seigle ;* elle produit plus de *blé* qu'elle n'en consomme. Le tchernoziom est la grande zone agricole. D'autres cultures sont : le lin, le chanvre, la betterave. La *vigne* croît dans le midi.

Élevage. — La Russie possède de bonne race de bêtes à cornes, et exporte du beurre. Elle entretient des chevaux et des moutons en grand nombre. La pêche fluviale y est très importante.

Mines. — La *houille* est exploitée surtout dans le bassin du Donetz ; ensuite, en Pologne et dans l'Oural ; mais la production est insuffisante. Le *fer* est exploité dans le sud et dans l'Oural, qui renferme aussi du *platine* et des pierres précieuses.

Industrie. — En dehors des industries domestiques, curieuses et variées, il y a en Russie, cinq régions industrielles principales : la Pologne, la région de Saint-Pétersbourg, celle de Moscou, celle du sud, celle de l'Oural. De grands efforts sont faits pour accroître la production métallurgique et l'industrie textile.

Commerce. — Le commerce extérieur de la Russie d'Europe est de 3 850 millions de francs. La Russie exporte deux fois plus qu'elle n'importe ; elle vend surtout des céréales, du beurre et des œufs, du bois, du pétrole du Caucase, du lin, du chanvre et des fourrures. Elle achète des matières premières, du thé, des tissus et des machines.

II. — Russie d'Asie

La Russie possède en Asie la *Sibérie*, l'*Asie centrale russe* et les *pays du Caucase*. L'empire russe comprend ainsi au total 22 874 000 kilomètres carrés, et renferme 130 millions d'habitants.

La *Sibérie* à elle seule s'étend sur 12 millions et demi de kilomètres carrés, mais en raison de son climat et de la latitude qu'elle atteint, elle ne compte pas 6 millions d'habitants. La zone agricole de la Sibérie occidentale a cependant pris un cer-

tain développement, et l'achèvement du transsibérien, qui dessert *Omsk, Tomsk, Irkoutsk* et aboutit à *Vladivostok*, a favorisé l'immigration. La Sibérie possède des mines d'*or* et de la houille.

L'*Asie centrale russe* comprend le *Turkestan russe*, la *province transcaspienne*, et les États protégés de *Boukhara* et de *Khiva*, avec un peu plus de 3 800 000 kilomètres carrés et de 9 millions d'habitants. Les régions du Turkestan arrosées par les eaux venues du Tian-Chan et du Pamir sont riches et fertiles : le coton y a été acclimaté. *Tachkent* est la capitale des possessions russes, que le chemin de fer unit à la Caspienne d'une part, à Orenbourg de l'autre.

Les *pays du Caucase*, coupés en deux par la puissante chaîne de ce nom (5 646 mètres à l'*Elbrouz*), couvrent 472 000 kilomètres carrés, et renferment 9 289 000 habitants. La partie la plus riche est au sud de la chaîne, et possède des cultures variées. Près de *Bakou* s'exploitent les gisements de pétrole les plus abondants de l'ancien continent ; près de *Koutaïs*, du manganèse. *Tiflis* est la capitale, sur le chemin de fer de Bakou à Batoum (mer Noire).

III. — L'EMPIRE RUSSE

Les 130 millions d'habitants de l'empire russe appartiennent à des races très diverses. Les *Russes* sont au nombre de 84 millions, dont 56 de Grands Russes (moins de 45 p. 100 du total).

L'armée russe a un effectif de plus d'un million d'hommes en temps de paix. La marine, presque anéantie en 1904-1905, est en voie de réorganisation.

IX. — CHINE ET JAPON

I. — CHINE

1. Superficie et population. — L'*Empire chinois*[1], que ses habitants appellent *Tchoung-Kouo*, c'est-à-dire *Empire du Milieu*, s'étend sur une superficie de 11 138 000 kilomètres carrés, soit le quart de l'Asie, et renferme, d'après les calculs les plus modérés, 330 millions d'habitants, plus de 1/5 de l'humanité.

Mais dans cette immense étendue, il faut faire deux parts, et distinguer la *Chine* proprement dite, ou pays des dix-huit provinces, d'avec les possessions extérieures. La Chine propre, formée presque entièrement de pays dont les eaux vont à la mer, comprend 5 300 000 kilomètres carrés, un peu moins de la moitié de l'ensemble, mais elle renferme presque toute la population de l'Empire, 320 millions d'habitants, et certaines provinces rappellent les régions les plus populeuses de l'Europe et de l'Inde, avec une densité de population de plus de 150 habitants au kilomètre carré (156 dans le *Hou-pé;* 176 dans le *Fokien;* 184 dans le *Kiang-sou;* 221 dans le *Chantoung*). Bien que l'agriculture soit l'occupation dominante, et que la population soit surtout rurale, huit villes au moins semblent renfermer plus de 500 000 habitants chacune. Ce sont : *Péking*, la capitale, dont la population est estimée entre 500 000 et 1 650 000 habitants ; *Canton* (900 000), *Hankéou* (870 000) ; *Tien-tsin* (750 000) ; *Chang-haï* (651 000) ; *Fou-tchéou* (624 000) ; *Tchung-king* (600 000) ; *Sou-tchéou* (500 000).

Les possessions extérieures comprennent la *Mandchourie*,

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 122^b^-122^c^.

pays d'origine de la dynastie qui règne à Péking depuis 1644; la *Mongolie;* le *Turkestan chinois;* le *Tibet.* A part la Mandchourie, riche et assez peuplée, ces divers pays consistent pour la plupart de leur étendue en steppes et en déserts. Tandis que les Chinois forment la grande majorité des habitants de la Mandchourie, ils sont en nombre réduit dans les autres pays extérieurs; on les y trouve établis en colonies agricoles assez compactes au voisinage de la Chine proprement dite; plus loin, ils ne se rencontrent qu'en petits groupes isolés, comme fonctionnaires, soldats et marchands. La portion vitale de l'Empire chinois, c'est la Chine des dix-huit provinces.

2. Chine proprement dite. — De l'île de *Haïnan* au sud, jusqu'au nord de la province du Pétchili, la Chine s'étend de 18° à 43° de latitude, intervalle en latitude correspondant au Sénégal et au midi de la France; le tropique traverse les provinces méridionales, celles de *Kouang-toung* (Canton), de *Kouang-si* et de *Yun-nan* [1], pendant que la gelée sévit plusieurs mois par an dans le *Pétchili,* et que le *Peï-ho,* à Tien-tsin, est pris par les glaces durant 90 à 100 jours chaque hiver.

La Chine est séparée de ses possessions extérieures par un large bourrelet montagneux, qui va du Tonkin jusqu'au delà de la province du Pétchili dans le nord, avec une remarquable continuité. Divisée par des lignes de fracture, cette zone montagneuse confine à la plaine chinoise par un talus assez abrupt, dont la base peut être suivie, du sud-ouest au nord-est, sous divers noms, presque en ligne droite, du Fleuve Jaune à l'Amour particulièrement. Au sud du Fleuve Jaune, les fractures ont déterminé la formation de plusieurs gradins d'altitude de plus en plus haute à mesure qu'on va de la côte vers l'intérieur de l'Asie, de la mer de Chine vers le Tibet; on passe ainsi de 400 mètres dans le Kouang-si à 3 000 dans

1. Rappelons ici que *toung* signifie est: *si,* ouest; *nan,* sud; *pé* ou *péï,* nord.

le Yun-nan, et l'on trouve des sommets de 6 000 mètres dans la partie occidentale de la province du Szé-tchouen. C'est au passage de ces gradins successifs que le *Yang-tsé-Kiang* ou *Fleuve Bleu* est accidenté par des gorges et des rapides, tandis que, plus au nord, le *Hoang-ho* ou *Fleuve Jaune* franchit le bourrelet par une déclivité unique, très rapide d'ailleurs, et qui le rend innavigable à sa sortie de la province du Chen-si.

Limitée ainsi de façon rigoureuse vers l'ouest, la Chine proprement dite est elle-même divisée en deux parties par l'extrême prolongement de la chaîne du Kouen-Loun. Sous divers noms, tels que *Tsin-ling-chan*, *Fou-niou-chan*, *monts du Houeï*, ce prolongement, malgré une altitude assez modeste, sépare très nettement la Chine du nord d'avec la Chine du sud; les routes ne le franchissent qu'en petit nombre et non sans peine, et c'est seulement à l'est de sa terminaison qu'a pu être établie la communication encore importante du *Canal Impérial*, du nord du Pétchili au delà du Yang-tsé-Kiang vers le sud.

Diverses circonstances accusent encore cette séparation entre le nord et le sud de la Chine, et en font une limite de sols, de climats et de cultures.

Ce n'est guère qu'au nord de cette barrière qu'on trouve les énormes amas de terre jaune poudreuse appelée *löss*, masquant les inégalités du relief, s'élevant sur les flancs des montagnes et noyant le fond des vallées, à peu près dépourvue d'arbres, mais d'une extrême richesse agricole. Au sud, les formes du relief apparaissent sans revêtement de löss, et leurs pentes sont recouvertes d'arbres, d'arbustes et de fleurs; toutefois, malgré un climat plus chaud, les cultures s'élèvent à de moins hautes altitudes que dans le nord, où on les voit accompagner fidèlement le löss.

Ces cultures elles-mêmes sont différentes de celles du nord : le blé et le haricot sont plus rares; en revanche, on voit apparaître le thé, le mûrier, la canne à sucre, ainsi que les arbres qui donnent des cires et des vernis.

Un autre contraste s'observe dans les moyens de communication. Dans le nord, pays de relief adouci, dominent les transports par charrois sur les routes ; le sud, avec un relief souvent heurté, n'a guère que des sentiers pour piétons et bêtes de somme. Les bêtes de somme du nord sont le mulet, l'âne, le cheval, le chameau. Dans le sud, on ne trouve ni âne, ni chameau ; le cheval et le mulet ne sont jamais employés comme animaux de trait, et même une grande partie des transports se font à dos d'homme.

3. Climat. — Malgré sa grande extension en latitude, la Chine ne présente pas la variété de climats à laquelle on pourrait s'attendre. Sans doute, dès qu'on pénètre dans la Chine du sud en franchissant, par exemple, le Tsin-ling-chan, on trouve l'hiver moins rigoureux et le printemps plus précoce, mais l'été du sud n'est guère plus chaud que celui du nord, et l'altitude, généralement plus élevée, en modère l'ardeur ; c'est la durée des saisons tiède et chaude, plutôt que le chiffre des températures, qui vaut aux provinces du sud des cultures interdites à celles du nord.

Dans les unes comme dans les autres, le régime des pluies est le même : la Chine est soumise à des pluies de moussons, qui tombent en été, aussi bien en Mandchourie et dans le Pétchili que dans le Szétchouen et le Yun-nan, pendant que l'hiver est à peu près sec. C'est cette régularité des pluies qui amène les crues périodiques des rivières ; leur retour à époque fixe règle les travaux de l'agriculture, et particulièrement les phases de la croissance du riz.

4. Agriculture. — Le Chinois est essentiellement agriculteur, et le travail de la terre occupe probablement les 9/10 de la population. Aucune peine ne lui coûte pour tirer du sol les récoltes nécessaires à sa subsistance, et, bien que les procédés soient routiniers*, les instruments,

* **L'agriculture chinoise.** — « Des écrivains ont opposé le cultivateur chinois au cultivateur européen, et ont représenté le premier comme plus intelligent, plus instruit, moins routinier

rudimentaires, les engrais, insuffisants ou répugnants, la Chine arrive à se suffire presque entièrement. Grâce à une circulation intérieure très active, les produits s'échangent de province à province, et le nord reçoit du sud le riz qu'il ne cultive pas, le thé, et autres denrées alimentaires.

Tout en étant fidèlement soumise aux traditions, l'agriculture chinoise n'a pas été rebelle à l'introduction de plantes étrangères. La culture du riz, si développée aujourd'hui, a été importée ; avant le riz, c'étaient le millet et le blé qui assuraient l'alimentation. Le thé est aussi une culture d'importation. A ces plantes, dont l'introduction en Chine est déjà de vieille date, les Mongols ont ajouté le seigle et l'avoine ; après la conquête de l'Amérique par les Européens, la Chine a reçu du Nouveau-Monde le maïs, la patate, le tabac. Ainsi s'est constituée, avec les céréales et les légumes indigènes. avec les pois, haricots, concombres, melons, oignons, une variété de productions alimentaires comparable à celle des pays les plus favorisés de l'Europe. Et comme, dans l'Asie orientale, la chaleur et les pluies de l'été créent un climat presque homogène en cette saison sur de vastes étendues, un champ d'étendue restreinte peut réunir les cultures les plus diverses, le blé à côté du riz, le millet à côté du mûrier.

Le travail de colons chinois de provenance diverse a fait de la *Mandchourie* comme le musée agricole de la Chine : dans ses vallées fertiles, on trouve le blé, l'avoine, l'orge, le blé noir, le maïs, et surtout plusieurs espèces de millet, auxquelles la chaleur et les pluies de l'été valent une haute et rapide croissance ; le riz apparaît même, au sud, dans la basse vallée du Liao. Il faut y ajouter le pois à huile dont on extrait de l'huile pour la

---

que son confrère d'Europe. Il n'y a pas d'erreur plus manifeste : s'il y a un peuple routinier au monde, c'est le peuple chinois... Les outils des Chinois sont absurdes. C'est une charrue en bois qui gratte la terre détrempée des rivières. c'est une bêche grande comme la main d'un homme. Tout outil qui exige un tant soit peu de force musculaire est proscrit... Le cultivateur chinois est constamment endetté, et ce n'est pas de la part d'un homme qui n'a pas dix piastres devant lui qu'il faut attendre des procédés de culture perfectionnés. »

(E. Bard. *Les Chinois chez eux*. 4e éd., Paris, Colin, 1904, p. 203-204.)

cuisine et l'éclairage, pendant que le résidu nourrit les chevaux et les porcs, et que le surplus, utilisé sur place ou exporté, sert à fumer les terres.

La variété de millet dite *gao-lian* est précieuse à plusieurs titres : avec les grains, on fait une bouillie, cuite sans sel, d'usage général en Mandchourie ; du grain, on extrait une sorte d'eau-de-vie ; les feuilles sont données au bétail ; les tiges servent à couvrir les *fanzy* ou habitations de paysans, et, en hiver, on les utilise pour le chauffage.

Une sorte de haricot donne une matière grasse qui remplace jusqu'à un certain point le fromage en un pays où il n'existe pour ainsi dire pas de bêtes laitières. La Mandchourie cultive le pavot à opium, le tabac, le coton même le long du cours inférieur du Liao. Les cultures potagères, ail, oignon, sont très développées ; le poirier, le pommier, le prunier, le pêcher, se trouvent en grand nombre ; la vigne même, dans le sud, donne des fruits, dont les missionnaires ont pu faire le vin qui leur est nécessaire pour célébrer la messe. Une racine, le *ginseng*, très recherchée par la pharmacie chinoise, est recueillie près de *Ghirin*, sur le Soungari[1]. A part le thé et le mûrier, on voit que la Mandchourie résume la production agricole de toute la Chine, et on s'explique les convoitises qu'a fait naître ce pays, officiellement administré par la Chine, partagé entre l'influence russe au nord et l'iufluence japonaise au sud.

Dans la Chine proprement dite, les provinces du nord produisent en abondance le millet, le maïs, le blé noir, et, sur les riches sols de lõss et d'alluvions, le *blé*. Les premières de ces céréales forment la nourriture ordinaire du paysan ; le pain de froment, les gâteaux et les pâtes de blé sont des aliments de luxe, sauf peut-être dans la vallée du *Houeï*, affluent du Fleuve Jaune, autour de *Si-ngan-fou*, capitale du Chen-si, qui fut longtemps la capitale de la Chine, et qui en est une des villes les plus

1. On la trouve aussi en Corée et au Japon.

importantes. L'orge et l'avoine ne servent guère qu'à l'alimentation du bétail.

Dès qu'on approche de la Chine du sud, le *riz* devient la céréale dominante et la principale nourriture. Bien que certaines rizières en donnent 3 800 kilogrammes à l'hectare, la consommation, à laquelle participent aussi les provinces du nord, est si exigeante, que la Chine est obligée d'importer du riz de Formose, des Philippines et de l'Indo-Chine. Les provinces du *Ngan-houeï* et du *Kiang-sou* sur le cours inférieur du Fleuve Bleu, et, plus en amont, celle du *Szé-tchouen*, possèdent les meilleures rizières de l'Empire. Il en est, où, par l'irrigation, on obtient deux récoltes par an : en outre, grâce à la création de terrasses, à l'adduction d'eau par des canalisations de bambou, à la diversité des espèces de riz, cette culture nourricière a pu être pratiquée à distance du fond des vallées, et à des altitudes qui, au Yun-nan, vont jusqu'à 2500 mètres, on cultive le riz dit de montagne, qui n'a pas besoin de submersion.

Comme la Mandchourie, la Chine proprement dite cultive le pois à huile, le haricot gras; le sésame donne une huile comestible, tandis que le ricin donne une huile d'éclairage.

La variété des cultures maraîchères est infinie. Aux légumes de nos potagers, il faut ajouter les plantes aquatiques, recueillies sur les lacs de la basse vallée du Fleuve Bleu et sur les canaux, les pousses de bambou, le « chou de mer » et diverses algues marines dont les Chinois sont friands. C'est du bas Fleuve Bleu qu'est venu, acclimaté en France, le légume improprement appelé « crosne du Japon ».

La Chine a fourni à l'Europe plusieurs sortes de fruits, en particulier l'orange et la mandarine, que ses provinces du sud produisent encore en abondance. La pêche, l'abricot, la grenade, la figue, le coing, et, plus au sud, l'ananas et la banane, sont les fruits les plus répandus dans la Chine méridionale, tandis que la poire, la pomme, la cerise et la prune qui s'accommodent d'un climat moins

doux, et une vigne aux fruits acides, croissent dans les provinces du nord.

L'arbuste à *thé*, qui se plaît sur les pentes abondamment arrosées d'où la pluie s'écoule vite, trouve dans le relief accidenté et dans le climat de la Chine méridionale des conditions de croissances favorables; s'il n'atteint pas les dimensions des arbustes de l'Inde et de Ceylan, ses feuilles ont en revanche un parfum plus délicat. Elles fournissent, depuis les premiers siècles de notre ère, la boisson nationale des Chinois, et l'infusion de thé corrige la mauvaise qualité des eaux potables.

Il se fait deux récoltes de thé par an : celle d'avril, la moins abondante, et celle de juin. Les feuilles séchées artificiellement donnent le thé vert; les feuilles séchées au soleil, le thé noir; la récolte d'avril fournit le thé à fleurs, à l'arome le plus fin. Les meilleures variétés, c'est-à-dire le « thé du tribut », destinées à la famille impériale de Chine, proviennent des plantations situées dans le sud de Yun-nan, à l'ouest du Mékong, par 22° de latitude; après se place, dans la même province, le thé de Poueurl. Les résidus de la préparation, comprimés, forment le *thé en briques*, de transport facile, que la Chine fournit au Tibet et à la Sibérie; le thé est devenu en effet la boisson usuelle des Tibétains et des populations indigènes de la Sibérie, sans parler des Russes.

La culture du thé en Chine s'étend de 22° à 32° de latitude. Les thés destinés à l'exportation par mer sont ceux des provinces de *Fokien*, de *Tché-kiang*, *Kiang-si* et de *Hou-pé*. *Chang-haï*, *Fou-tchéou*, *Hankéou*, ce dernier sur le Fleuve Bleu, en un endroit où peuvent remonter des navires de mer, sont les principaux marchés du thé acheté pour l'étranger. Il est à noter toutefois que les ventes de la Chine au dehors ont diminué depuis l'invasion des thés de l'Inde et de Ceylan, moins fins assurément, mais moins coûteux et plus appropriés au goût de la clientèle anglaise et australienne.

Malgré les interdictions officielles, la culture du pavot à *opium*, s'est répandue dans toute la Chine, particulièrement dans les provinces de l'ouest, Yun-nan, Szé-tchouen, Kan-sou, Chen-si et Chan-si.

La *canne à sucre* est cultivée depuis longtemps dans les provinces du sud : dans le Kouang-toung, près d'Amoy dans le Fokien, près de Chao-hing dans le Tché-Kiang, le long du Kiang et du lac Poyang dans le Kiang-si. Les procédés d'extraction du sucre sont assez primitifs ; les cannes dépouillées de leur jus servent au chauffage.

Le *tabac* se trouve dans toutes les provinces, spécialement dans la plaine de Tcheng-tou (Szé-tchouen), une des régions agricoles les plus riches de la Chine, et dans la vallée du Fleuve Bleu.

Le *coton* prospère dans les vallées du Si-Kiang (rivière de Canton), du Fleuve Bleu et du Fleuve Jaune, et les vêtements des Chinois sont en grande majorité des tissus de coton. Mais les soies du coton sont courtes et peu résistantes, on ignore en général l'usage des machines perfectionnées pour séparer les graines. Le tissage, pratiqué avec des métiers à la main, fournit depuis longtemps les cotons jaunes auxquels la ville de Nan-King a donné son nom. Toutefois, depuis 1895, date de l'introduction des premiers métiers mécaniques, la Chine a commencé à créer des filatures de type européen, à *Chang-haï* à *Soutchéou*, à *Ning-po*, à *Ou-tchang*, à *Tchin-kiang*, avec personnel indigène.

La *ramie*, cultivée dans la vallée du Fleuve Bleu, le Fokien et le Kouang-toung, est travaillée surtout à Canton.

La Chine possède aussi le lin et le chanvre, mais les cultive autant pour leurs graines que pour leurs fibres. En fait de plantes tinctoriales, elle utilise l'indigo; une variété de gardenia fournit la couleur jaune ; la *Rhamnus chlorophora* donne l' « indigo vert ». Les arbres à laques et à vernis sont nombreux dans le Szé-tchouen, le Hounan et le Kiang-si. Le *toung*, dans les mêmes provinces, est un arbre précieux à divers titres : l'huile extraite de ses noix imperméabilise les étoffes de soie, de coton, et de papier ; brûlée, elle donne le meilleur noir de fumée pour la préparation de l'encre de Chine ; avec cette huile, on peint sur verre, on fait un vernis, on préserve les meubles de la pourriture.

Rappelons enfin les multiples usages que les Chinois font du *bambou* pour leurs constructions, au point qu'on a pu dire que l'architecture chinoise, jusque dans ses motifs d'ornementation, s'est inspirée de cette plante. Le bambou fournissait autrefois des tablettes pour l'écriture, jusqu'à ce que, au IIe siècle de notre ère, on ait appris à l'utiliser pour fabriquer du papier. Dans cette industrie, comme dans bien d'autres, la Chine a devancé l'Europe.

5. Élevage. — Le *porc* est l'animal domestique le plus commun en Chine, il s'y engraisse vite de déchets de toutes sortes, et la Chine exporte des jambons dans les divers pays de l'Extrême-Orient, aux Philippines et aux Indes hollandaises. Les *bêtes à cornes* sont rares, et, par une survivance des habitudes introduites jadis par le bouddhisme, on ne les emploie guère que comme bêtes de somme ou de travail ; on n'en consomme guère la viande, et on ne leur demande ni lait ni beurre.

Il n'y a guère de bons *chevaux* que ceux de *Mandchourie*, et ceux qu'on importe de Mongolie par les marchés situés aux confins de la Chine, tels que *Dolon-nor* et *Koukou-khoto*. C'est la Mongolie également qui fournit des *moutons* à la Chine, en assez grand nombre pour que, dans les bonnes années, la Chine envoie des laines aux États-Unis.

Les basses-cours sont très peuplées : les poulets et les canards entrent pour une assez large part dans l'alimentation.

La *pisciculture* est pratiquée depuis longtemps en Chine, Le frai de poisson est soigneusement recueilli par les riverains des lacs et des rivières, qui le transportent dans des réservoirs, dans des citernes, et, en hiver, dans les rizières submergées. Le poisson, consommé plus ou moins frais, est d'un usage général, et, pour beaucoup d'habitants, la seule nourriture animale. Au poisson d'eau douce, il faut joindre un aliment de luxe, le *trépang*, holothurie que l'on pêche de l'Indo-Chine et des îles malaises jusque sur les côtes de la Province Maritime russe. Le transport de ce comestible, ainsi que des « nids d'hiron-

delles », produits très chèrement payés, a contribué à développer une grande activité maritime parmi les populations chinoises et malaises du littoral de la mer de Chine.

Le *ver à soie* est entretenu de temps immémorial en Chine, et c'est par la vente de sa soie aux pays de l'Empire romain que la Chine se révéla pour la première fois au monde occidental. Il existe diverses sortes de vers à soie, vivant du mûrier cultivé, du mûrier sauvage, ou des feuilles du chêne dit de Mongolie. C'est le mûrier cultivé qui nourrit les vers dont on obtient les soies les plus brillantes et les plus souples, celles du Kouang-toung, du Szé-tchouen, du Tché-Kiang et du Kiang-sou. Le ver à soie du chêne donne la « soie sauvage », dont on fait des pongées et des tussahs. La soie est le principal article d'exportation de la Chine, qui fournit 27 p. 100 de la soie brute produite dans le monde[1]. Mais, comme pour le coton, la Chine commence à adopter des machines modernes, et il existe des filatures à outillage perfectionné à *Chang-haï* et à *Tchi-fou*. Les meilleures soies d'exportation sont celles de *Hang-tchéou*, dans le Tché-Kiang.

Un curieux produit est celui que fournit l'insecte appelé *Coccus pila*. Cet insecte vit dans l'ouest de la Chine, dans le Szé-tchouen. le Yun-nan et le Kouéï-tchéou. A la fin d'avril, ses œufs, recueillis sur l'arbre nommé *Ligusticum lucidum*, sont apportés avec d'infinies précautions, de nuit, à grande distance, jusqu'à *Kiating-fou*, sur le Min (Szé-tchouen), où on les dépose sur les feuilles du frêne de Chine. L'animal qui éclot tapisse ces feuilles d'une cire, que l'on récolte, et qui sert à faire des cierges.

6. Mines. — La Chine est très riche en produits minéraux, et il en est dont l'exploitation, sans être encore très considérable, date de fort loin. C'est ainsi que lors de son voyage en Chine, au XIIIe siècle, Marco Polo vit que l'on y brûlait « une sorte de pierres noires qui se tirent des montagnes en les creusant comme une veine de métal ». Ces pierres n'étaient autre chose que de la houille, et,

1. Japon, 28 p. 100, Italie, 25 p. 100.

d'après ce que nous savons aujourd'hui de la constitution de son sol, la Chine est un des pays du globe les mieux pourvus en fait de *houille*.

Les principaux gisements se trouvent dans le Chan-si, le sud du Hou-nan, l'ouest du Chan-toung, le nord du Pétchili; il en est d'autres dans le Ho-nan, le Szé-tchouen, le Yun-nan, le Kiang-si.

Les mines de *Kaï-ping*, dans le nord du Pétchili, ont donné 700 000 tonnes de charbon en 1903 ; celles de *Fang-chan-sien* fournissent de l'anthracite pour le chauffage de Péking. Au Chan-toung appartiennent les mines de *Po-chan* et de *Véi-sien*, pour l'exploitation desquelles l'Allemagne a hâté la construction du chemin de fer de *Tsing-taou* (territoire de Kiao-tchéou) à Tsinan-fou, capitale de la province. Dans l'est du Chan-si, les gisements d'anthracite occupent 34 000 kilomètres carrés; dans l'ouest de la même province, les charbons bitumineux s'étendent sur une superficie à peu près égale. Dans le sud du Hou-nan, les charbonnages peuvent être exploités sur 54 000 kilomètres carrés, et l'extraction est déjà assez active pour que de nombreux villages fassent usage du charbon pour leurs besoins domestiques. Il existe également des exploitations de houille dans le Szé-tchouen et dans la Mandchourie. Les houilles du Yun-nan, grasses, ne donnant pas de fumée, sont de bonne qualité; il en est de même de celles du Kouéï-tchéou. Mais, comme la plupart des exploitations sont loin de la mer, les ports de Chine continuent à recevoir, par Hong-Kong et Chang-haï, du charbon japonais, de qualité assez médiocre.

Le *fer* se trouve souvent au voisinage de la houille, par exemple en Mandchourie, au Chan-si, où l'industrie du fer est ancienne, dans le Yun-nan où l'arsenal de Yun-nan-sen fabrique des fusils et des obus par des procédés voisins des nôtres. A *Han-yang*, ville voisine de Hankéou, il existe une fonderie impériale qui consomme annuellement 100 000 tonnes de minerais.

Le Yun-nan possède du *cuivre* en abondance, ainsi que de l'étain, du plomb et de l'argent. C'est le cuivre du Yun-nan qui, amené à Canton par la vallée du Si-Kiang, sert à fabriquer des gongs, des lampes, des cloches, des brûle-parfums, dont la vente s'étend à tout le reste de la Chine. Le Yun-nan est riche en sel, moins cependant que

le Chan-si, qui possède, dans le bassin de *Kiaï-tchéou*, les gisements les plus abondants peut-être du monde entier. Enfin, le Szé-tchouen renferme du *pétrole*.

7. Industrie. — Malgré l'ancienneté de certaines industries, comme celles de la soie, du coton, du papier, du bronze, et l'éclosion récente de grands établissements outillés à l'européenne, la production industrielle en Chine est d'importance secondaire. Les industries les plus vivantes sont encore les occupations classiques qui ont fait la réputation de la Chine dans le passé ; fabrication d'objets en bronze et en laque, porcelaines, soie, éventails, broderies, coupes en bambou. Il est à remarquer que certaines de ces industries sont concentrées dans des localités ou des provinces spéciales, comme la verrerie dans le Chan-toung et la fabrication de la porcelaine à *King-té-tchin* (Kiang-si).

8. Commerce. — Le Chinois est plus remarquable comme commerçant que comme travailleur. Des habitants du Chan-si ont créé de grandes banques en Chine et dans l'Extrême-Orient ; les opérations de banque figurent parmi les jeux des enfants ; il y a des boutiques jusque sur les routes, pour peu que celles-ci soient assez fréquentées. L'extrême division de la monnaie favorise les transactions, dont la multiplicité corrige la modicité des gains partiels. Le marchand chinois, égal en habileté et en souplesse au Juif ou au Grec, s'est installé dans les localités les plus lointaines du Turkestan chinois et de la Mongolie, et, émigrant hors de l'Empire, il a victorieusement pris pied dans le commerce de gros et de détail aux Philippines, en Indo-Chine et aux Indes hollandaises.

Le commerce extérieur a longtemps été réduit à peu de chose. Jusqu'au traité de Nan-King (1842), il ne se faisait que dans le port de Canton, le seul ouvert aux étrangers. Et encore ceux-ci étaient-ils obligés de recourir à l'entremise du *cohong*, sorte de commission des douanes composée des *hannistes* ou principaux marchands chinois. Ce

sont les inconvénients d'un tel régime qui décidèrent l'Angleterre à intervenir militairement et le traité de 1842 ouvrit cinq ports au commerce étranger. Depuis lors, la Chine a eu plusieurs conflits avec l'Europe ; des troupes européennes sont entrées victorieuses à Péking en 1860 et en 1900 ; après chacune de ces périodes de tension, la Chine a dû multiplier les facilités commerciales, de sorte qu'aujourd'hui il n'y a pas moins de 36 ports ouverts aux étrangers ; le Fleuve Bleu est déclaré libre pour la navigation étrangère ; les douanes chinoises ont été réorganisées en 1854, et leur administration est confiée à un directeur et un haut personnel européens, anglais en majorité. Des territoires à bail ont été concédés : celui de *Port-Arthur* à la Russie, puis au Japon ; celui de *Ouëi-haï-ouëi* à l'Angleterre ; celui de *Kiao-tchéou* à l'Allemagne ; celui de *Kouang-tchéou* à la France.

L'ouverture de la Chine au commerce étranger n'a cependant pas donné tous les résultats qu'on en attendait. L'ensemble des échanges entre la Chine et les autres pays n'est encore que de 1 100 millions, ce qui est peu pour un Empire aussi peuplé. C'est que la Chine n'a que peu de besoins, et tend à se suffire à elle-même. Elle importe surtout des fils et tissus de coton, de l'opium, du pétrole, du sucre, du cuivre, du riz, de la houille, du fer ; elle exporte de la soie brute, du thé, du coton, des peaux, des soieries, des tourteaux de haricots et de graines oléagineuses, de la laine, des nattes. L'Angleterre, grâce à l'admirable entrepôt qu'est Hong-Kong, vient au premier rang dans les échanges que fait la Chine. Ensuite se placent le Japon, les États-Unis, la Russie, l'Allemagne, la France. Mais si l'on ajoute au commerce de la France celui de l'Indo-Chine française, notre pays passe au second rang, grâce du reste à l'importance de ses achats, bien plus qu'à celle de ses ventes.

Au commerce ne se bornent pas les seuls profits que les puissances étrangères tirent de l'ouverture forcée de la Chine. La Chine, à chaque intervention armée, a dû payer des indemnités et, pour cela, recourir à des emprunts. Sa dette extérieure

dépasse 3 milliards de francs, et le paiement exige une annuité d'environ 150 millions, garantie par les recettes des douanes.

D'autres avantages obtenus par les puissances étrangères consistent dans des concessions de chemins de fer; des capitaux anglais, allemands, belges, français, y sont intéressés. Péking est aujourd'hui relié par voie ferrée au chemin de fer de Mandchourie; vers le sud, une ligne construite par des Français et des Belges, l'unit à Hankéou sur le Fleuve Bleu. L'Allemagne a construit la ligne de Tsing-taou à Tsinan-fou (Chan-toung). Un réseau anglais s'élabore avec Chang-haï et Ning-po comme têtes de ligne. La France a obtenu la concession de lignes de pénétration allant du Tonkin dans le Yun-nan et le Kouang-si.

9. Émigration. — Une des conséquences les plus imprévues des traités par lesquels la Chine a dû s'ouvrir aux étrangers a été, par réciprocité, l'émigration de Chinois vers des pays tels que la Californie et l'Australie; là, en raison des modiques salaires dont ils se contentent, ils n'ont pas tardé à faire une concurrence triomphante aux ouvriers de race blanche. Sobres, patients, dociles en apparence, habiles à apprendre de nouveaux métiers, on les a vus, en dehors de leurs occupations habituelles de barbiers, cuisiniers, jardiniers, colporteurs, s'employer comme manœuvres, terrassiers, ouvriers de mines, travailleurs dans les plantations.

Déjà depuis longtemps, les Chinois envahissaient l'Indo-Chine, où ils constituent, dans le royaume de Siam, le tiers de la population, les Indes hollandaises, les Philippines. On les y trouve établis à demeure, et nombre d'entre eux y sont parvenus à la fortune, comme banquiers, propriétaires de terres, d'immeubles et de grandes maisons de commerce. Ainsi s'est formée, hors de Chine, une vaste catégorie de Chinois parlant anglais, peu attachés en apparence à leur pays d'origine, défiants cependant vis-à-vis des Européens, et unis par la solidarité de race.

De 1855 à 1885, les États-Unis ont reçu 275 000 immigrants chinois qui s'établirent pour la plupart en Californie. Bien que les Chinoises ne prissent pas part à cette immigration, les nouveaux venus, sans fonder de familles,

se remplaçaient les uns les autres, attiraient des parents et amis de la mère patrie, et le péril économique apparut bientôt. Il en fut de même en Australie. Aussi, dans ce pays et aux États-Unis en est-on venu à édicter des mesures administratives et fiscales qui, si elles respectent le principe de la liberté de l'immigration, la soumettent à des conditions et à des taxes presque prohibitives. En 1900, le recensement ne signalait plus aux États-Unis que 82 000 Chinois. En 1901, le Queensland, celui des États australiens où l'on en compte le plus, en renfermait un peu plus de 9 000 ; depuis lors, il en part chaque année beaucoup plus qu'il n'en débarque.

Mais, malgré ses défauts, le Chinois est parfois un auxiliaire dont on ne parvient pas à se passer. Grâce à son adaptation aux climats les plus divers, il est précieux dans tous les pays où, pour de grands travaux publics et privés, on ne peut compter sur la main-d'œuvre locale. Ce sont des *coolies* chinois qu'on a appelés pour construire les chemins de fer du Pérou, creuser le canal de Panama; ils travaillent aux plantations de l'île Maurice, en moins grand nombre, il est vrai, que les coolies recrutés dans l'Inde ; depuis la conquête du Transvaal par l'Angleterre, ils assurent en partie l'exploitation des mines d'or de ce pays, et ils y sont au nombre de 43 000.

10. La Chine et l'étranger. — Consciente de l'antiquité de sa civilisation, vouée par sa religion au culte des ancêtres, et par ses habitudes au culte du passé, la Chine est restée plus réfractaire que le Japon aux idées européennes et aux inventions de l'Occident. L'Europe s'est du reste plusieurs fois méprise sur son compte, la considérant tantôt comme une « quantité négligeable », tantôt comme une menace redoutable pour l'avenir.

C'est au Japon que la Chine semble vouloir demander aujourd'hui les éléments d'une réorganisation indispensable. Et comme le premier des besoins pour une nationalité consiste à pouvoir inspirer le respect et se garantir des attaques, c'est par la refonte de ses institutions militaires surannées que la Chine a débuté. En 1903, un Conseil supérieur de la guerre a été créé; des instructeurs

japonais enseignent les méthodes de guerre modernes dans des écoles militaires ; il existe un recrutement régulier, auquel ne manquent pas les contingents de réelle valeur, et, en 1905, on comptait déjà 165 000 hommes instruits et armés à l'européenne sur le modèle japonais.

II. — JAPON

1. Superficie et population. — L'Empire du *Japon*[1], dont le nom indigène est *Nipon*, c'est-à-dire *Pays du Soleil levant*, est constitué par un long archipel d'îles qui embrasse 30 degrés environ de latitude, depuis la plus septentrionale des *Kouriles*, par 51°56', jusqu'à la pointe sud de *Formose*. C'est un intervalle égal à celui qui sépare Dunkerque de la partie nord de l'Afrique Occidentale française. Entre ces limites si distantes, le Japon, presque uniquement développé en longueur, n'occupe qu'une superficie de 457 000 kilomètres carrés, un peu plus des 4/5 de la France. Près de la moitié revient à la grande île de *Hondo*[2], qui renferme les 7/10 de la population ; les autres grandes îles sont *Yézo*, *Sikokou*, *Kiou-siou* ; il faut y ajouter *Formose* et la partie méridionale de *Sakhaline*. De Yézo au Kamtchatka se déroule la rangée des *Kouriles ;* de Kiou-siou à Formose, celle des *Riou-Kiou*.

Les quatre îles principales et leurs dépendances ne renferment pas moins de 46 700 000 habitants, soit 122 en moyenne au kilomètre carré. Avec Formose, où vivent plus de 3 millions d'individus, l'Empire du Japon compte près de 50 millions d'habitants. Il n'en renfermait que 33 millions en 1872 ; on voit combien l'accroissement est rapide. L'excédent annuel des naissances sur les décès dépasse un demi-million, grâce surtout à l'hygiène du jeune âge. Mais le Japon est loin d'être surpeuplé, et le sol y nourrit ses habitants.

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 122[d].

2. C'est-à-dire terre principale. C'est cette même île que l'on appelle parfois à tort, *Nipon*, d'un nom qui est celui de l'Empire tout entier.

2. Caractères généraux. — Les îles japonaises ne sont autre chose que les portions émergées de plusieurs chaînes raccordées entre elles, un des plus grands et des plus accusés parmi les ridements de l'écorce terrestre. Accidentées par de hauts sommets que la neige recouvre chaque hiver, elles sont bordées sur la face orientale de Hondo par une des plus profondes fosses marines du globe. De cette juxtaposition d'altitudes et de profondeurs considérables provient l'instabilité du sol japonais : les éruptions et explosions de volcans y sont fréquentes, ainsi que les tremblements de terre. Le sommet le plus beau et le plus populaire du Japon, le *Foudji-yama* (3 780 mètres) est un volcan, et près de 1/5 de la superficie du Japon consiste en terrains volcaniques. Les sources thermales y sont nombreuses et les bains chauds sont un des grands plaisirs des Japonais. De la fréquence des tremblements de terre vient l'usage des constructions légères, sans étages, pour lesquelles le bambou, qui croît jusqu'à la latitude de 46°, fournit des matériaux commodes.

Malgré la longueur des côtes, la vie maritime n'est facile que sur des parties privilégiées du littoral. La *mer du Japon*, entre les grandes îles et le continent, est balayée en hiver par la mousson d'ouest et de nord-ouest, qui gêne la navigation côtière. Le long du Pacifique, la navigation ne trouve à peu près aucun abri au nord de 35°. C'est dans le *Séto-ouchi* ou Mer Intérieure, allongé sur 400 kilomètres entre Hondo d'une part, Sikokou et Kiou-Siou de l'autre, que la navigation est la plus aisée, et cette mer a été le berceau de la marine japonaise ; on y trouve quelques-uns des ports les plus fréquentés du Japon, tels qu'*Osaka*, *Kobé*, *Hirochima*.

3. Climat. — Le climat du Japon offre toutes les diversités, depuis Formose, que traverse le tropique, jusqu'aux Kouriles et à Yézo, où les hivers sont plus rudes et plus longs que la latitude ne semblerait l'indiquer. En général, l'hiver est plus froid et l'été plus chaud, malgré

la nature insulaire du pays, que dans nos contrées de l'Occident situées à des latitudes correspondantes. La distribution des pluies, réglée par le jeu des moussons, crée d'autres différences.

Tokio, la capitale, à la latitude de Malte, reçoit deux fois plus de pluie que Malte, et cette humidité survient presque entièrement en été. L'eau se joint ainsi à la chaleur pour activer la végétation, et l'on voit prospérer jusqu'à des latitudes élevées les plantes qui ont besoin d'humidité, comme le riz et le bambou, et celles qui ne la redoutent pas, telles que le mûrier ; par contre, malgré la latitude, ni la vigne ni l'olivier ne réussissent, et les essais d'acclimatation du mouton n'ont donné que de médiocres résultats au Japon.

4. Agriculture.—Malgré le développement, récent d'ailleurs, de l'industrie, et le nombre grandissant des villes populeuses, la grande majorité des habitants du Japon appartiennent à la population rurale et tirent de la culture du sol leurs principaux moyens d'existence. Il est même curieux de noter que 15 p. 100 seulement de la surface totale du pays sont cultivés, alors que les forêts couvrent une étendue triple. Tandis que les cultures de céréales à elles seules occupent en France 150 000 kilomètres carrés et ne suffisent pas à nourrir une population inférieure à celle du Japon, 55 000 kilomètres carrés de terres cultivées assurent presque complètement la subsistance des Japonais, tout au moins dans les années de bonne récolte. Le fait est d'autant plus remarquable que, à l'inverse de nos pays de l'Europe occidentale, l'élevage, précieux auxiliaire de l'alimentation, n'est que fort peu pratiqué au Japon.

Le règne végétal est représenté au Japon par une infinie variété de plantes d'ornement et de plantes utiles. Nulle flore n'égale la flore japonaise pour la diversité des espèces, indépendamment de la multiplicité des types que détermine l'extension du pays en latitude. Le cultivateur japonais n'a pas eu de peine à trouver dans cette nature exubérante les plantes alimentaires dignes de ses soins, et la nourriture du paysan est en majeure partie empruntée au règne végétal. L'agriculture est de type intensif. Les rizières sont fumées au moyen d'herbes vertes,

coupées en montagne ou en forêt, qu'on recouvre de boue et d'eau, et qui se décomposent rapidement. Près des côtes, on fait usage de déchets de poisson. Enfin, comme en Chine, on utilise largement l'engrais humain et les immondices de tout genre, sauf pour les rizières.

De plus, dans le centre et l'ouest de Hondo, la marche des saisons permet d'obtenir sur une même terre deux récoltes par an : une fois le riz récolté, en novembre, on sème soit de l'orge, soit du blé, soit des *daïkons*, sorte de grosse rave, qui mûrissent au printemps. Dans le sud de Sikokou, on obtient même deux récoltes de riz dans l'année. Par contre, il est vrai, le nord de Hondo n'en donne qu'une, et à Yézo on ne le cultive pas.

Le Japonais cultive et distingue cinq sortes de céréales : le riz, l'orge, le blé, le millet et le haricot rouge, classé comme tel.

Le riz du Japon passe pour le meilleur de l'Asie ; le Japon en exporte une partie et importe en bien plus grande quantité des riz de variétés inférieures. Avec le riz, on fabrique une sorte de bière, le *saké;* la paille de riz sert à faire des toitures, des sandales, des nattes, et fournit un aliment et une litière pour le bétail. Le riz, malgré tout, est un aliment de luxe, et le paysan consomme surtout du millet, de l'orge et du blé. Le haricot rouge tient une grande place dans la cuisine, et on en fait aussi une infusion. La fève *soïa* est d'un usage général, à l'état de légume sec, de sauce, ou de *tofou*, sorte de fromage blanc.

Après les céréales viennent divers légumes, frais ou marinés : pomme de terre, patate douce dans le sud, *daïkon*, raifort, concombres, pousses de bambou, tiges de lotus, algues marines. Parmi les fruits, il faut citer la figue, l'orange, la nèfle, la poire, la prune, la pomme, la pêche, le melon d'eau, la châtaigne, le kaki.

Le *thé* fournit la boisson usuelle, à l'état de thé vert principalement. On le trouve sur les coteaux entre 33° et 40° de latitude; le meilleur est celui des provinces du centre de Hondo, entre 34° et 36° près du grand lac Biva. A l'inverse des Chinois, le Japonais ne cultive ni ne fume l'opium. La culture du *tabac*, introduite vers 1600 par les Portugais, est pratiquée un peu partout, principalement dans le sud de Kiou-siou, et la fabrication

de cigarettes est une des industries florissantes de nos jours.

Le Japon est à peu près le seul pays producteur de *camphre* qu'il y ait au monde. Le camphrier croît dans les îles de Sikokou et de Kiou-siou, et surtout à Formose, où il atteint jusqu'à 40 à 50 mètres de haut. Le *coton* est récolté au sud de 38° de latitude, surtout dans le centre et l'ouest de Hondo, mais la majeure partie du coton travaillé au Japon provient de l'importation. Dans le nord de Hondo, le *chanvre* prend la place du coton ; avant l'introduction du coton et du mûrier avec le ver à soie, c'était le chanvre qui donnait aux Japonais la matière textile employée dans leurs vêtements.

Les *forêts* sont une des richesses du Japon, dont elles couvrent plus du tiers de la surface. Aux arbres de nos pays, elles joignent une grande diversité d'essences spéciales. Parmi les plus beaux des conifères, il faut citer le *hinoki*, élancé, droit, sans défauts, utilisé pour édifier les temples et les portiques; le *soughi* ou *Cryptomeria japonica*, sorte de cèdre qui forme au-devant des temples de majestueuses avenues; le *kouro-matsou*, sorte de pin noir. Le Japon possède l'arbre à laque, des arbres à cire et à vernis, des bois de construction et de chauffage, des bois d'ébénisterie. Les palmiers font leur apparition dans les îles Riou-kiou, ainsi que la canne à sucre et le bananier. Une foule de plantes servent à la fabrication du papier.

5. Élevage. — De même que la Chine, le Japon n'entretient que peu d'animaux domestiques. Les statistiques ne mentionnent guère qu'un million de bêtes à cornes, qu'on emploie à travailler les champs ou à traîner des fardeaux, mais qu'on n'utilise ni pour la boucherie ni pour la laiterie. Dans l'île de Kiou-siou, on élève une race de chevaux petits et résistants, et les transports se font à cheval; néanmoins c'est à l'Australie que fait appel le service des remontes de l'armée japonaise.

Le mouton, introduit au Japon, s'y acclimate mal. Le

porc est entretenu en assez grandes quantités autour des grandes villes. Mais il y a beaucoup de poulets et de canards, et le Japonais, en fait de nourriture animale, consomme de la volaille et des œufs.

Le *ver à soie*, qui accompagne le mûrier, se rencontre surtout dans le centre de Hondo, et la sériciculture a pris un grand développement au Japon, où elle fut introduite au XI[e] de notre ère. Les soies grèges et les soieries sont le premier des articles d'exportation de l'Empire.

6. Pêche. — L'appoint de nourriture animale est fourni par le poisson. D'innombrables villages de pêche se répartissent le long des 30 000 kilomètres de côtes de l'archipel. 1/20 de la population du Japon se livre à la pêche, soit en permanence, soit à titre temporaire. Les mers japonaises possèdent un millier de poissons comestibles que pourchassent 500 000 barques ou bateaux.

La valeur annuelle des produits de la pêche dépasse 150 millions de francs. Ce que la consommation n'absorbe pas est employé à fumer les terres ; on emploie à cet effet les poissons et débris de poissons séchés, et les résidus de poissons dont on a extrait l'huile. L'engrais de poisson est spécialement usité dans la culture du riz, du blé, de l'indigo, de l'oranger. A celui qu'il produit lui-même, le Japon joint celui qu'il importe de Corée et de la Province Maritime de Sibérie.

7. Mines. — Les mines d'*or*, qui firent jadis la réputation du Japon, sont aujourd'hui à peu près épuisées, et les seuls métaux exploités sont l'*argent*, le *cuivre* et le *fer*. L'exploitation en est déjà ancienne : elle a développé l'industrie des incrustations, des bronzes, parmi lesquels ceux de la province de *Satsouma* (Kiou-siou) sont les plus renommés, et la fabrication des armes.

Le cuivre s'exploite surtout aux mines d'*Achio* (Hondo) et à Sikokou, et la production annuelle en est de 17 000 tonnes.

L'extraction de la *houille* dépasse 9 millions et demi de tonnes, dont Kiou-siou fournit la plus grande part ; le

reste vient d'Yézo et des mines situées au nord de Tokio. Bien que de qualité assez médiocre, le surplus de charbon japonais que n'absorbe pas la consommation s'exporte par *Nagasaki* et *Simonoséki* vers Hong-Kong et les ports chinois. Le *pétrole* est exploité dans le centre et le nord de Hondo, ainsi qu'à Yézo et à Formose, et il en est fait de plus en plus usage dans l'éclairage. Le *soufre* abonde à Yézo et à Itouroup, une des Kouriles.

La pêche fournit du *corail* en quantités supérieures à celles qu'on tire de la Méditerranée, et bien des objets en corail travaillés en Italie sont faits avec du corail du Japon.

8. Industrie. — Le Japon possède toutes les conditions nécessaires au développement industriel. L'agriculture fournit une partie des matières premières : le mûrier qui nourrit le ver à soie, le coton, les plantes dont on fait du papier.

Le Japon file aujourd'hui toute la soie qu'il produit, et en tisse une partie. Il vend annuellement à l'étranger pour 300 millions de francs de soie brute et de tissus de soie. Lindustrie du coton a pris une extension plus remarquable encore. Tandis que la production des soieries et broderies de soie a pour principal siège *Kioto*, l'ancienne capitale, les grandes filatures de coton sont situées à *Kobe*, à *Nagasaki*, à *Osaka*, à *Nagoya*, à *Tokio*.

Contrairement à ce qui s'est produit en Chine et dans l'Inde, les grands établissements cotonniers ont été créés par des capitaux indigènes, sans employés étrangers. Le bon marché de la vie permet de ne donner au personnel que des salaires minimes, d'où résultent un prix de revient très bas et de grandes facilités pour la vente au dehors. C'est l'avènement de la grande industrie, de type européen, qui a rapidement accru la population des villes japonaises : *Tokio* renferme 1 440 000 habitants ; *Osaka*, 821 000 ; *Kioto*, 353 000 ; *Nagoya*, 244 000 ; *Kobé*, 216 000 ; *Yokohama*, où aboutissent de nombreuses lignes de navigation venant d'Europe et d'Amérique, 194 000.

Le Japon tire de ses végétaux environ 200 variétés de papier, affectées, en dehors de l'imprimerie et de l'écriture, aux usages les plus divers.

Un cahier de papier remplace nos serviettes et nos mouchoirs ; le plus souvent, et malgré l'importation de verrerie étrangère, c'est du papier, plus ou moins transparent, qui tient lieu de vitres. On fabrique des parapluies en papier huilé, des robes d'été en papier. Les traîneurs de *djinrikchas* portent des manteaux de papier huilé dont le prix ne dépasse pas 90 centimes et qui, servant tous les jours, durent un an et davantage.

Le bambou fournit une foule d'ustensiles domestiques, des conduites d'irrigation. Les districts du centre de Hondo en possèdent des plantations très soignées, dont le revenu annuel dépasse 600 francs à l'hectare. Entre autres produits de cette culture, le Japon expédie dix millions de cannes à pêche par an, la plupart destinées aux États-Unis.

Le développement de la grande industrie au Japon a été une des conséquences de la révolution de 1868. Ses vieilles et célèbres industries d'art se sont malheureusement transformées en partie, pour satisfaire au goût de la clientèle européenne, et le souci du bon marché a prévalu sur celui de l'exécution.

Une de ces vieilles industries est celle de la *poterie*, importée de la Chine. qui fut pendant des siècles l'éducatrice du Japon. Le Japon fabrique des porcelaines estimées, surtout celles de Kioto. Les faïences les plus recherchées sont celles de *Satsouma*, sur lesquelles, en émail rouge, bleu, or et vert, sont représentés avec une rare perfection des fleurs, des branches d'arbres, des oiseaux, et presque toujours une sorte de faisan aux ailes déployées. A Tokio et à Kobé s'exécutent des meubles incrustés. A ces produits de l'industrie artistique il faut joindre les émaux cloisonnés, les bronzes, les objets en laque, les peignes et les boîtes en écaille, les tapis, les nattes, et d'admirables broderies de soie.

Parmi les industries de type moderne autres que celle du coton, il convient de mentionner les raffineries et les brasseries d'Osaka. La bière japonaise se vend dans tous les ports de l'Extrême-Orient, de Singapour à Vladivostok. Les allumettes du Japon pénètrent jusque dans l'Inde, et les brosses jusqu'aux États-Unis. Le verre était jadis inconnu au Japon ; il existe à Osaka plusieurs grandes verreries.

Dans le travail des métaux on peut également noter le déclin d'industries anciennes et l'avènement de la métallurgie moderne et utilitaire.

L'arme japonaise par excellence, avant le contact définitif avec l'Occident, ce fut le *katana*, sabre à lame légèrement incurvée, plus épais et plus lourd que le sabre européen ; c'était une arme terrible. Les *samouraï*, représentants de l'aristocratie militaire, portaient deux sabres inégaux, dont le plus grand ne pouvait se manier qu'à deux mains ; cet usage dura jusqu'en 1876, date de sa proscription officielle. Le Japonais ne s'habitua que contraint et forcé par les règlements à l'emploi des armes blanches usitées dans les armées d'Europe.

La confection des sabres à poignée artistique n'a plus aujourd'hui qu'une importance secondaire. Le Japon s'efforce de se donner une grande industrie métallurgique, et de produire lui-même tout ce qui est nécessaire à ses chemins de fer, à son armée, à sa marine de guerre et de commerce.

Le matériel de guerre de l'infanterie et de l'artillerie, tant en armes qu'en munitions, est de fabrication japonaise. Les pièces et les projectiles sont fondus à l'arsenal de *Kouré*, sur la Mer Intérieure. Tributaire de l'étranger jusqu'en 1904 pour la construction des grande navires de guerre, le Japon met aujourd'hui en chantier, à *Yokosouka*, des cuirassés de 19 000 tonneaux. Sa marine marchande utilise, en dehors de commandes faites au dehors, les chantiers de *Nagasaki*, de *Kobé*, d'*Osaka*. de *Yokohama*, de *Tokio*, qui ont fourni, en 1903, 65 navires à vapeur et 124 à voiles.

9. Commerce. — En 1868, année de la révolution qui a modernisé le Japon, le commerce extérieur de l'Empire ne dépassait pas 68 millions de francs. En 1904, malgré la guerre, il a été de plus de 1 700 millions.

Le Japon importe du coton, du riz, du sucre, du pétrole, des lainages, des articles en fer, de la houille, du blé et des farines, des machines, de la laine, des tissus de coton. Il exporte de la soie et des soieries, des fils de coton, de la houille, du cuivre, du thé, des allumettes, des cotonnades.

Les pays qui font le plus d'échanges avec le Japon sont, par ordre, les États-Unis, la Chine, les Iles Britanniques, l'Inde, la France, l'Allemagne. A l'exception des Iles Britanniques, de l'Inde et de l'Allemagne, ces divers pays achètent au Japon plus qu'ils ne lui vendent; la France, en particulier, importe au Japon pour une valeur qui n'est que de 1/12 de celle de ses achats, alors que l'Allemagne vend sept fois plus qu'elle n'achète.

L'activité commerciale du Japon est bien servie par la possession d'une marine marchande à laquelle l'État ne ménage pas ses subventions, et qui comprend 1 766 navires à vapeur d'une jauge de près de 800 000 tonneaux, avec 3 644 voiliers, sans parler de près de 20 000 jonques pour le cabotage, réservé au pavillon national. En 1903 on comptait 19 lignes de navigation à vapeur exploitées par des compagnies japonaises. La principale de celles-ci, la *Nippon Yusen Kaïcha*, dispose de 78 navires, d'une jauge de 257 000 tonneaux, et ses paquebots vont du Japon en Corée, en Chine, en Australie, aux États-Unis, et, par le canal de Suez, jusqu'à Londres.

Le premier chemin de fer n'a été construit au Japon qu'en 1872; aujourd'hui, la longueur du réseau dépasse 9 600 kilomètres. L'ensemble des lignes télégraphiques comprend plus de 31 000 kilomètres de lignes.

10. Armée. — Ces quelques chiffres montrent l'importance des transformations qu'ont amenées l'ouverture forcée du Japon aux étrangers en 1854, et la révolution de 1868 restaurant l'autorité du Mikado.

De nombreux Japonais se rendirent en Europe et aux États-Unis, s'instruisirent dans les universités, les écoles militaires, les établissements techniques, et nos inventions, nos industries, nos codes de lois, nos méthodes scientifiques, nos vêtements, pour les hommes du moins, ne tardèrent pas à se répandre au Japon.

Mais dans nul domaine la transformation n'a été aussi profonde que dans l'armée. Le Japonais, souple, agile sobre, intelligent, est un excellent soldat; l'ancienne

aristocratie féodale fournit des cadres. La guerre contre la Chine en 1894-1895 fut une première expérience, qui révéla la valeur de la jeune armée, et, en 1900, le contingent japonais figura brillamment à côté des troupes européennes en Chine. Cette même année, l'effectif de paix de l'armée atteignit 174 000 hommes, mais, en dehors du contingent normal, on incorporait annuellement 100 000 recrues pour un service de quelques mois seulement, et cela dans le plus profond secret vis-à-vis de l'étranger. Aussi, dans sa guerre de 1904-1905 contre la Russie, le Japon a-t-il pu mettre en ligne un nombre innattendu de combattants instruits; chacune des 13 divisions qu'il entretenait atteignit en réalité l'effectif d'un corps d'armée. Depuis cette guerre, il a été procédé à des formations permanentes nouvelles, encore mal connues.

11. Marine. — La pratique de la pêche et de la navigation maritime mettait à la disposition de l'amirauté japonaise d'excellents équipages. On les mit à bord d'une flotte composée de navires des types les plus modernes, incessamment entraînée, qui comptait en 1903 un personnel actif de 34 000 hommes

Après la capture de navires russes, la marine de guerre du Japon compte aujourd'hui 13 cuirassés et doit s'accroître de 4 autres. Elle comprend 9 croiseurs cuirassés et 14 croiseurs protégés, que de nouveaux viendront remplacer ou renforcer.

Ominato, sur la baie d'Aomori, dans le nord de Hondo ; *Yokosouka*, à l'entrée de la baie de Tokio ; *Sasébo*, dans l'île de Kiousiou, sont les principaux ports de guerre du Japon. Il faut y joindre, sur le continent, *Port-Arthur*, où le Japon s'est substitué en 1905 à la Russie dans l'occupation à bail du territoire de la presqu'île du Liao-toung.

12. Émigration. — Contrairement à une opinion répandue, le Japon, malgré l'accroissement de sa population, n'est pas surpeuplé, et l'émigration n'est pas une nécessité. Avant de se rendre à l'étranger, le Japonais

peut encore utiliser bien des terres vacantes à Yézo, à Formose, et même dans le nord de Hondo. Or, à la fin de 1904, on ne comptait que 149 000 Japonais hors de l'Empire, dont 61 000 aux îles Havaï, 36 000 aux États-Unis, 31 000 en Corée, moins de 10 000 en Angleterre et dans les colonies anglaises. Et cependant, le Japon qui poursuivait en Corée des visées politiques, exemptait de service militaire en temps de paix ceux de ses nationaux qui s'établissaient dans ce pays.

L'émigration se fait plutôt, si l'on peut dire, à l'intérieur de l'Empire, des campagnes vers les villes, des provinces les plus peuplées vers celles qui le sont moins. C'est ainsi que, de 1892 à 1902, la population de Yézo s'est accrue de 430 000 arrivants, et que, à Formose, le nombre des Japonais est passé de 16 000 en 1897 à 42 000 en 1901.

L'intervention armée du Japon à l'extérieur n'a donc pas été la conséquence d'un prétendu surpeuplement. Le Japon poursuivait et a obtenu d'autres avantages que la possession de pays à coloniser. L'annexion de la moitié de *Sakhaline*, l'établissement à *Port-Arthur*, le protectorat de la *Corée*, témoignent du désir de jouer un plus grand rôle dans les destinées de l'Extrême-Orient, et les Japonais, chez lesquels la rénovation de 1868 a porté au paroxysme les sentiments de fierté nationale, ont estimé que les sacrifices d'une guerre étaient bien payés par l'élévation de leur pays au rang, désormais reconnu, de grande puissance[1].

REVISION

1. Chine

Superficie et population. — L'Empire chinois s'étend sur 11 138 000 kilomètres carrés, le quart environ de l'Asie, et ren-

1. La consécration du nouvel état de choses peut se remarquer dans l'organisation diplomatique. Les *légations* de France, d'Angleterre, d'Allemagne, de Russie, d'Italie au Japon ont été érigées en *ambassades*, ainsi que, par réciprocité, les légations du Japon auprès de ces puissances.

ferme 330 millions d'habitants, plus de 1/5 de la population du globe.

On le divise en deux parties ; 1° la *Chine* proprement dite, avec ses 18 provinces ; 2° les *possessions extérieures*, Mandchourie, Mongolie, Turkestan chinois. Tibet. La Chine propre comprend 5 300 000 kilomètres carrés, avec 320 millions d'habitants.

Grandes divisions. — La Chine propre se divise en deux moitiés d'aspect très différent : le nord de la Chine, avec de grandes étendues de *löss ;* la Chine du sud, sans lõss, avec un relief plus accidenté. Le *Fleuve Jaune*, le *Fleuve Bleu*, le *Si-Kiang*, sont les principaux cours d'eau.

Agriculture. — Comprise entre 18° et 43° de latitude, la Chine offre une grande variété de produits du sol. Le nord est le pays du millet, du blé, du pois à huile, du haricot gras ; le sud cultive le riz, le thé, le coton, le mûrier. la canne à sucre. L'opium se récolte un peu partout. La Chine est une contrée essentiellement agricole, L'élevage n'a qu'une faible importance : en fait de nourriture animale, le Chinois consomme surtout du porc, de la volaille, des œufs et du poisson.

Mines. — La Chine est riche en *houille*, en *sel*, en *fer*, en *cuivre*. Le Chan-si et le Chan-toung dans le nord, le Hou-nan dans le sud, sont les provinces le mieux pourvues en houille ; le Yun-nan est la première pour la variété des métaux.

Industrie. — L'exploitation de ces ressources est encore limitée. L'industrie dominante en Chine est encore celle du passé, et consiste dans la production de soieries, de porcelaine, de bronzes, de nattes.

Commerce. — Le commerce extérieur se fait principalement avec les Iles Britanniques, la France et sa colonie d'Indo-Chine, le Japon, les États-Unis, la Russie, l'Allemagne, pour une valeur totale de 1100 millions de francs.

Émigration. — En dehors de leurs pays, on trouve des Chinois en Indo-Chine, aux Philippines, aux Indes hollandaises. Depuis l'ouverture de la Chine au commerce étranger, des Chinois ont émigré aux Etats-Unis et en Australie, où on ne les accueille pas sans dificultés.

2. Japon

Superficie et population. — Le Japon est un empire insulaire qui s'étend sur 30 degrés de latitude, de Formose aux Kouriles, avec 457 000 kilomètres carrés de superficie et près de 50 millions d'habitants. La plus grande de ses îles est *Hondo*, avec près de la moitié de la superficie totale, les 7/10 de la population, *Tokio*, la capitale, et les principales villes.

Caractères généraux. — Le Japon représente les parties émergées d'une longue chaîne. Les volcans actifs ou éteints y sont nombreux, et les tremblements de terre, fréquents. Le climat offre une grande diversité, en raison des latitudes occupées ; la flore est riche et variée.

Agriculture. — Le riz, l'orge, le blé, le millet, les haricots et fèves sont les principales cultures, avec le thé et divers légumes. Les forêts sont une des richesses du Japon. Comme en Chine, l'élevage se réduit à peu de chose.

Mines et industrie. — Le Japon exploite de la houille, du cuivre, du soufre, du pétrole. L'industrie consiste dans la fabrication de soie, de papier, de broderies, de faïences, de bronzes. Depuis la révolution de 1868, le Japon s'est doté d'industries modernes, filatures de coton, brasseries, usines, et chantiers de constructions navales.

Commerce. — Le Japon fait un commerce extérieur de plus de 1 700 millions de francs. Il dispose d'une marine marchande considérable, surtout si on y joint sa flotte de cabotage et de pêche. Les échanges se font principalement avec les États-Unis, la Chine, l'Angleterre, l'Inde, la France, l'Allemagne.

Armée et marine. — Dans la réorganisation du Japon, l'armée et la marine ont été l'objet de soins spéciaux ; l'une et l'autre ont brillamment fait leurs preuves, et placé le Japon au rang des grandes puissances.

X. — ÉTATS-UNIS.

1. Superficie et population. — Les *États-Unis* d'Amérique[1] occupent d'un seul tenant 7 836 000 kilomètres carrés au sud du Canada. Il faut y joindre, dans le même continent, les 1 552 000 kilomètres carrés du territoire de l'*Alaska*. Aux États-Unis appartient en outre l'île de *Porto-Rico*, une des grandes Antilles. On arrive ainsi, sans compter les possessions situées dans le Pacifique, à une superficie de 9 400 000 kilomètres carrés, presque égale à celle de l'Europe, sur laquelle le recensement de 1900 constatait l'existence de plus de 76 millions d'habitants. Le chiffre présent de la population dépasse vraisemblablement 82 millions d'habitants.

2. Situation géographique. — La distance d'Europe aux États-Unis a été réduite par les progrès de la navigation à vapeur, et la durée du trajet entre New-York d'une part, Queenstown, Southampton, Plymouth, Cherbourg, le Havre, de l'autre, n'est plus que de six jours et même moins.

Mais ce n'est pas là la distance la plus courte entre les deux mondes. L'usage d'un globe montre que des ports comme *Halifax* (Canada) sont plus rapprochés de l'Europe que New-York. C'est pour d'autres raisons que la brièveté du parcours que *New-York* accapare la majeure partie du mouvement des passagers et des marchandises; dans les États-Unis eux-mêmes, il est plus éloigné de l'Europe que *Portland* (Maine) et *Boston* (Massachusetts).

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, cartes 128-129, 130a, 130b, 130c.

D'une façon générale, les régions riches et peuplées de l'Amérique du Nord sont par 10 à 15 degrés de latitude plus au sud que les régions correspondantes de l'Europe. Ainsi :

Glasgow est par.	55°,53'	de latitude nord.
Liverpool —	53°,24'	—
Londres —	51°,29'	—
Naples —	40°,52'	—
Boston —	42°,23'	—
New-York —	40°,44'	—
Philadelphie —	39°,57'	—
Nouvelle-Orléans est par. .	29°,57'	—

La Nouvelle-Orléans est presque à la latitude des Canaries, et la Floride s'avance jusqu'au voisinage du tropique.

Il ne faut pas oublier non plus que les États-Unis ne sont pas seulement un État atlantique, mais qu'ils possèdent une étendue de côtes de plus de 17 degrés sur le Pacifique. Le rôle des États-Unis a grandi dans le Pacifique par l'annexion d'une des îles Samoa, des îles Havaï, et des Philippines.

3. Configuration générale. — A ne l'examiner que dans ses traits généraux, la configuration des États-Unis est assez simple.

En remontant le *Mississipi* jusqu'à son confluent avec l'Ohio à *Cairo*, on ne s'élève que de 90 mètres, sur un trajet de 1 800 kilomètres. Un nouveau parcours de 1 600 kilomètres sur l'Ohio, jusqu'à *Pittsburg* (Pennsylvanie) n'exige qu'une ascension de 200 mètres. En remontant le Mississipi jusqu'à *Saint-Louis*, à 2 000 kilomètres du golfe du Mexique, on n'est encore qu'à 120 mètres d'altitude; à *Saint-Paul*, à plus de 1 000 kilomètres en amont du confluent du Missouri, l'altitude est inférieure à 210 mètres. La pente n'est pas moins modérée à l'ouest du grand fleuve, le long de l'Arkansas, du Missouri et de la Platte. Vers le nord, il n'existe pour ainsi dire pas de séparation entre le Minnesota, affluent du Mississipi, et la Rivière rouge du Nord qui porte ses eaux au lac Winnipeg (Canada), et, par suite, à la baie d'Hudson. Les sources du Mississipi sont par 511 mètres seulement d'altitude, en une région peu accidentée.

Il existe ainsi, dans le centre des États-Unis, un

ensemble de pays de faible relief, doucement inclinés du nord vers le sud, et de l'ouest et de l'est vers le milieu. Le Mississipi, qui emprunte cette « vallée centrale », est le grand collecteur des eaux de la région. Long de 3 940 kilomètres, il draine avec ses affluents une superficie de 3 248 000 kilomètres carrés, égale au tiers de l'Europe.

De part et d'autre de la « vallée centrale » et des plaines qui lui envoient leurs eaux, s'élèvent les systèmes montagneux des *Appalaches* à l'est, des *Rocheuses* à l'ouest.

Le système des Appalaches ou des *Alleghanys* va du fleuve Hudson au nord-est jusque dans l'État d'Alabama au sud-ouest, sur 1 600 kilomètres de long, avec une largeur de 100 à 300, mais sans dépasser 2 044 mètres au point culminant, le *Black Dome*, dans la Caroline du Nord. Des rides parallèles entre elles, formées par les roches les plus résistantes, font cependant du système des Appalaches un obstacle aux communications entre la côte de l'Atlantique et les plaines de l'intérieur.

La ligne ferrée de Philadelphie à Pittsburg est obligée de s'élever à 658 mètres ; celle de Baltimore à Chicago, à 798. La partie méridionale du système est restée sans ligne transversale jusqu'en 1879. C'est la facilité des relations qu'ouvre l'Hudson vers les grands lacs et la vallée supérieure de l'Ohio, en contournant l'obstacle, qui a décidé de la fortune de New-York. Jusqu'à l'époque de l'indépendance des États-Unis, la population blanche des deux Carolines et de la Géorgie ne se hasarda pas au-delà des montagnes. Celles-ci coupent de telle façon la Virginie, qu'en détachant en 1868 la Virginie occidentale pour en faire un nouvel État, on n'a fait que consacrer administrativement une séparation qui existait déjà dans la nature. De nos jours encore, il existe dans le Kentucky des cantons si isolés, que les communications ne s'y font qu'à cheval, que les habitations y sont restées semblables à celles des anciens colons, en bois et sans fenêtres, que l'argent même y est rare, et que le troc y est la forme ordinaire du commerce.

Même avant d'atteindre les chaînes des Appalaches, un premier obstacle se présente quand on vient des bords

de l'Atlantique. Le système montagneux est flanqué d'un plateau ondulé, le *Piedmont,* dont la démarcation est très brusque par rapport à la plaine côtière. Les rivières qui se rendent à l'Atlantique ne s'en échappent que par des rapides, et une ligne de chutes, le *fall-line* des géographes américains, jalonne le contact.

A ces rapides, la navigation qui remonte des vallées en pente douce, partiellement transformées en baies maritimes (baies *Delaware* et *Chesapeake*), est obligée de s'interrompre. Il y avait là jadis un transbordement forcé, et c'est ainsi que le *fall-line* est marqué par une ville au passage de chaque rivière : *Trenton, Richmond, Columbia, Augusta, Macon,* sont quelques-unes de ces villes. Elles utilisent aujourd'hui pour l'éclairage ou l'industrie la force motrice des rapides.

Au delà de l'Hudson, il n'existe que des massifs discontinus, isolés sur un socle commun, tels que les *Adirondacks,* les *Montagnes Vertes,* les *Montagnes Blanches.* L'action des anciens glaciers y est partout visible, et ce sont les dépôts glaciaires qui constituent la surface actuelle du sol. Il en est de même dans toute la région des grands lacs, et, dans les plaines du centre, jusqu'au confluent du Mississipi et du Missouri.

La région montagneuse de l'ouest des États-Unis est autrement vaste que celle de l'est. Entre la base orientale des Rocheuses et le Pacifique, l'intervalle atteint 1 500 kilomètres, et il est presque entièrement occupé par des chaînes et des hauts plateaux. Là se trouvent les parties les plus élevées des États-Unis[1], et les *Rocheuses,* la *Sierra-Nevada,* les *monts des Cascades,* renferment des sommets de plus de 4 000 mètres. De gigantesques fractures ont favorisé l'épanchement de nappes volcaniques étendues, et celles-ci forment les monts des Cascades, ainsi qu'une partie des plateaux compris entre ces montagnes et la Sierra Nevada d'une part, les Rocheuses de l'autre. Les sources chaudes du *Parc National* sont le dernier vestige de cette activité volcanique assoupie. Mais

1. A l'exception du territoire d'Alaska.

la région est loin d'avoir atteint son équilibre; les tremblements de terre y sont fréquents, et l'un d'eux, en 1906, a ravagé San-Francisco. Il est nécessaire toutefois d'ajouter que cette longue période d'agitation, en ouvrant des communications multiples entre la surface et l'intérieur de l'écorce, a eu pour effet de doter l'ouest des États-Unis de filons métallifères d'une prodigieuse richesse.

Parallèlement à la Sierra Nevada et aux monts des Cascades, une chaîne côtière serre de près le rivage du Pacifique. Sa continuité n'est interrompue que par quelques brèches, telles que le débouché du *Sacramento* dans la baie de *San-Francisco*, la vallée inférieure de la *Columbia*, et, dans l'État de Washington, le *Puget-Sound* et ses nombreuses ramifications.

Ces portions reculées des États-Unis, le *Far-West*, ont été les dernières à faire partie de l'Union, tant la distance et une foule d'obstacles naturels les séparaient des États de l'Atlantique et du Centre. Le nord, c'est-à-dire les États actuels de Washington, Orégon et Idaho, a plus d'analogies et de communications faciles avec la Colombie britannique qu'avec le versant oriental des Rocheuses, et la frontière politique n'a été fixée qu'en 1872[1]. Le sud, c'est-à-dire la Californie, le Nevada, l'Utah, la majeure partie du Colorado, de l'Arizona et du Nouveau-Mexique, a appartenu au Mexique jusqu'en 1848. Quand l'or fut découvert en Californie en 1848, et quand ces pays commencèrent alors seulement à se peupler, on put craindre que le Far West ne se développât comme un monde à part. « On s'explique l'émotion nationale, quasi religieuse, avec laquelle fut saluée, en 1869, la rencontre des deux équipes qui posaient les rails sur la première ligne de Chicago à San-Francisco; les destinées de l'Union se sont fixées ce jour-là » (H. Hauser).

4. Climat. — Compris entre 49° et 25° de latitude, les États-Unis présentent une grande variété de climats, qu'accroît encore la diversité du relief. A ne considérer que les températures moyennes annuelles, ils seraient

1. Du Pacifique au lac des Bois, sur plus de 2 000 kilomètres de parcours, la frontière politique entre les États-Unis et le Dominion of Canada est une frontière purement mathématique, le 49e parallèle de latitude.

plus favorisés que l'Europe, ce qui s'explique aisément si l'on songe que leurs parties les plus septentrionales sont à la latitude de Paris. Mais il en est autrement si l'on examine les saisons extrêmes, hiver et été, et les différences de température dans le cours de l'année : les étés sont brûlants, et les hivers, rigoureux.

A New-York, à peu près à la latitude de Naples, la moyenne de janvier n'est que de — 1°,7, et l'on a noté des froids occasionnels de — 22°. Sous le même parallèle, Omaha, sur le Missouri, a subi des froids de — 35°. On a noté — 8°,7 à la Nouvelle-Orléans, à la latitude du Caire.

A ces grands froids succèdent en été des chaleurs torrides. Le mois de juillet à New-York, à Philadelphie, est aussi chaud qu'en Sicile. Dans presque toute l'étendue de l'Union, les maxima de l'été sont compris entre 35° et 40°. Ils s'exagèrent encore dans les régions désertiques de l'Arizona, du Nevada, et du sud de la Californie : dans le *Death Valley* (Californie), on a noté 54°,4 à l'ombre en juillet 1905.

Les contrastes de températures interviennent parfois dans un laps de temps très court, et, en moins d'un mois, il se produit des variations égales à celles de toute une année dans nos climats : à Fort Benton (Montana), en décembre 1880, les températures extrêmes furent de 14°,4 et de — 50°,6, soit une amplitude de 65°. Les contrastes existent, au même moment, entre espaces très rapprochés ; il y a, côte à côte, des pays où la neige bloque les trains dans la montagne, et d'autres où le thermomètre marque 25° ; alors qu'en juillet l'habitant de San-Francisco est parfois obligé de revêtir un pardessus, des chaleurs de 38° règnent dans la vallée de Saint-Joaquin, tout près de là.

Les États-Unis sont exposés à de violents mouvements de l'atmosphère : cyclones provenant du golfe du Mexique, *blizzards* et *cold waves* amenant de brusques chutes de température et des déluges de pluie et de neige.

Les dégâts du blizzard de mars 1888 ont été évalués à 100 millions de francs. La crue du Mississipi en 1892 a causé plus de 150 millions de francs de pertes. En septembre 1900, la ville de Galveston, sur le golfe du Mexique, fut saccagée par un cyclone, et il y eut de nombreuses victimes. On comprend l'importance du service météorologique, ou *Weather Bureau*, aux États-Unis ; lorsqu'une dépression barométrique dangereuse est signalée, le

bureau expédie en quelques heures jusqu'à 10 000 télégrammes, les ports hissent leurs signaux d'avertissement, et chacun prend ses dispositions pour réduire les effets du sinistre imminent.

Les pluies sont très inégalement réparties, comme on peut s'y attendre en un pays d'étendue aussi vaste et de relief aussi accidenté. Il y a aux États-Unis des régions très humides, comme la côte nord-ouest du Pacifique ($1^m,956$ à Astoria) et les bords du golfe du Mexique ($1^m,532$ à la Nouvelle-Orléans). On y trouve par contre des régions presque sèches, comme les plateaux insérés entre les Rocheuses et la Sierra Nevada, avec leurs lacs salés et leur végétation désertique : la chute annuelle de pluie y est, par endroits, inférieure à $0^m,10$[1].

Les causes de cette inégalité sont très apparentes. Il y a trois réservoirs d'humidité : l'Atlantique, le Pacifique et le golfe du Mexique. Or, les vents venant du golfe sont de plus en plus secs à mesure qu'ils remontent la « grande vallée ». Le relief des Appalaches, de la Sierra Nevada et des Rocheuses provoque une forte condensation de l'humidité, mais en arrière de ces obstacles règne une sécheresse relative, particulièrement accusée sur les plateaux du Far-West.

Dans la portion orientale des États-Unis, la quantité de pluie, bien qu'irrégulièrement répartie dans le cours de l'année et variable d'une année à l'autre, suffit en général aux besoins de l'agriculture. A l'ouest du 100e méridien[2], il a fallu recourir à l'irrigation, qui est devenue un service public, régi par la loi de 1902.

Les irrigations aux États-Unis. — Dans le dernier quart de siècle, une superficie de 40 000 kilomètres carrés répartie entre les « terres arides » de l'Ouest a été conquise à la culture. C'est comme si l'Union s'était accrue d'un État de superficie presque double de celle du Massachusetts. On estime à 200 000 kilomètres carrés l'étendue qu'on pourra encore fertiliser.

1. A *Goldfield*, localité minière du Nevada, on dut se servir de *bière*, le 8 juillet 1905, pour protéger une maison contre l'incendie.

2. Il s'agit ici du méridien de Greenwich.

Déjà le réseau des canaux d'irrigation mesure une longueur double de celle du tour de la terre, et deux millions d'habitants vivent dans l'aisance là où régnait le désert. Parmi les travaux récents, le *barrage Roosevelt*, sur le Salt River, dans l'Arizona, constituera un réservoir d'une capacité supérieure à celui d'Assouan en Égypte.

1. — AGRICULTURE[1].

Dans un pays de colonisation et de peuplement récents, tels que les États-Unis, l'utilisation des produits spontanés du sol tient nécessairement une grande place encore. Parmi ces produits, les forêts viennent en première ligne, et les forêts des États-Unis dépassent en variété d'espèces celles du Japon lui-même.

1. Forêts. — Les *forêts* couvraient, en 1900, 37 p. 100 de la superficie des États-Unis. La proportion du sol boisé dépassait même 70 p. 100 dans le Maine, qui porte le surnom de *Lumber state*, ou État du bois, dans la Virginie occidentale, les deux Carolines, la Géorgie, la Floride et l'Alabama, c'est-à-dire dans la région comprise entre les Appalaches et l'Atlantique. Non moins bien pourvus sont l'Arkansas, et, dans le nord-ouest, le Washington[2].

Avec les États forestiers contraste la région des *prairies*, à l'ouest du Mississipi; les arbres ne s'y écartent guère des bords des cours d'eau, et n'occupent, dans les deux Dakota, le Nebraska et le Kansas, que 1 à 7 p. 100 de la superficie.

La richesse forestière des États-Unis a été fortement diminuée par une exploitation abusive; les défrichements pour les besoins de l'agriculture, l'emploi du bois dans les constructions, le chauffage, l'industrie, suffisaient à réduire l'étendue boisée, au point de provoquer des inquiétudes pour l'avenir. A ces causes

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 129, carton 2.

2. 14 autres États ont plus de la moitié de leur surface en forêts. Dans la région aride de l'ouest elle-même, l'Arizona possède la forêt la plus étendue des États-Unis, une forêt de pins blancs qui traverse tout ce territoire sans solution de continuité.

de diminution, il faut ajouter l'exportation du bois au dehors, dont la valeur annuelle dépasse encore 260 millions de francs. Enfin, les incendies sont un fléau des plus fréquents, et on leur attribue plus de 60 millions de francs de pertes par an. En présence de cette situation inquiétante, le gouvernement central et divers États ont dû intervenir et créer des réserves forestières : 250 000 kilomètres carrés de forêts sont aujourd'hui sous la protection de l'État, et près de 15 000 sont compris dans divers « parcs nationaux », où l'exploitation est interdite[1].

Les 1 300 000 kilomètres carrés de forêts exploitées sont situés pour un tiers dans le Washington, l'Orégon, la Californie et les Rocheuses. Le reste se partage entre les États du sud, ceux de l'Atlantique et ceux des grands lacs. L'exploitation occupait plus de 33 000 établissements en 1900; elle débitait près de 700 millions de stères, dont la valeur brute dépassait un milliard et demi de francs. Il est évident que la production ne saurait se maintenir longtemps à un niveau aussi élevé.

La région des grands lacs, dans les États de Michigan, Wisconsin et Minnesota, fournit les bois de pin blanc et de pin noir. *Chicago* et *Minneapolis* sont les principaux marchés; *Duluth*, à l'extrémité occidentale du lac Supérieur, est un port d'expédition.

A cette exploitation se rattachent diverses industries : *Chicago*, *Grand Rapids* (Michigan), *Saginaw*, fabriquent des meubles, des voitures de chemins de fer, des instruments de musique; dans le Wisconsin, de grandes papeteries utilisent la pâte de bois.

Dans le nord-est, les États producteurs de bois sont le Maine, le nord-ouest de la Pennsylvanie, et New-York, avec les forêts des Adirondacks. Les grands marchés sont *Boston*, *Albany*, *New-York*.

De bonne heure, ces forêts furent exploitées par les immigrants venus d'Europe, et des industries telles que la tannerie s'y implantèrent. Par la vallée du Mohawk, affluent de l'Hudson, les colons, à la recherche d'écorces pour la tannerie, arrivèrent

1. Ces réserves forestières se trouvent surtout dans la Sierra Nevada, les Cascades, le Colorado (22 000 kilomètres carrés en Californie, 20 000 dans le Washington, 13 000 dans le Montana).

dans les grandes forêts du comté de Fulton, où le daim abondait. Ils se vêtirent de peaux de daims et se mirent à fabriquer des gants; aujourd'hui encore, *Gloversville* et ses voisines sont les centres de ganterie les plus actifs du nord-est. Plus récente, la papeterie s'est développée à *Holyoke* et autres localités du Massachusetts.

Les États du sud, tels que la Gorgie, l'Alabama et l'Arkansas, possèdent plusieurs variétés de conifères, parmi lesquelles le *long-leaf pine* et le *short-leaf pine* sont les plus utiles. L'Arkansas fournit des bois de noyer, de cyprès et de chêne.

Le *long-leaf pine* ou pin à longues aiguilles alimente d'actives industries résinières,et la Géorgie exporte de l'essence de térébenthine. Le bois de ce pin, solide et durable, est préféré à tout autre pour la construction de voitures de chemins de fer. La fabrication des meubles s'est installée sur les rivières descendues des Appalaches, aux rapides qui précèdent l'entrée en plaine, ainsi à *Louisville* sur l'Ohio, à *Knoxville* sur le Tennessee, à *Chattanooga*, à *Atlanta*.

Les États du Pacifique possèdent, dans le Washington et l'Orégon, de belles forêts de pins et de sapins; à la Californie appartiennent les *sequoias*, dont quelques sujets figurent parmi les géants du règne végétal. Le bois destiné à l'exportation sort par *Tacoma*, *Portland*, *San-Francisco*. A *Eurêka* (Californie) s'embarque le « bois rouge » de sequoia, recherché au Japon.

2. Céréales. — La culture du *maïs* était déjà pratiquée par les Indiens des pays de l'Atlantique avant l'arrivée des colons européens. Ceux-ci l'ont développée, installée de proche en proche, et le maïs, cultivé dans tous les États sauf le Nevada, est la céréale dominante aux États-Unis. Son principal domaine est compris entre 38° et 43° 1/2 de latitude, 85° et 100° de longitude. La récolte a atteint en 1905 le chiffre formidable de 984 millions d'hectolitres.

Le maïs était la céréale la mieux appropriée aux besoins d'une culture extensive, comme l'était celle des premiers colons et comme l'est encore en grande partie celle de nos jours aux

États-Unis. Il n'exige pas de labours profonds, produit plus de grains que le blé et d'une façon plus régulière, ses feuilles et ses tiges sont un bon aliment pour le bétail. Ces avantages n'ont pas cessé d'être utilisés. Le maïs fournit le fourrage vert ou sec le plus estimé. C'est lui qui, dans la région des lacs et dans l'ouest, favorise l'engraissement du bœuf et du porc, et entretient ainsi la plus florissante des industries américaines, celle de la viande. L'homme en fait du pain, une bouillie, le *hominy*, qui est comme un aliment national; les épis, bouillis avant maturité, sont un légume recherché. On fabrique de l'eau-de-vie de maïs, on en extrait des sucres et des glucoses pour la vinification,

Après le maïs vient le blé, qui exige moins de chaleur et d'humidité, Le blé d'hiver va de l'Atlantique aux Rocheuses, par le Maryland, la Virginie occidentale, l'Ohio, l'Indiana, l'Illinois, jusqu'au Dakota et au Montana. Sa culture s'est emparée d'immenses espaces dans la région des prairies, depuis que les chemins de fer assurent l'expédition des récoltes vers les centres de consommation et d'exportation[1]. Au nord de la zone du blé d'hiver vient celle du blé de printemps, là où l'hiver est trop rude et où l'on ne peut compter sur une couche de neige pour la protection des semailles ; c'est cette variété de blé que cultivent les États de la région du Pacifique.

Le blé occupe aux États-Unis une superficie totale de 185 000 kilomètres carrés, un peu moins de la moitié de l'étendue consacrée au maïs. La récolte annuelle oscille aux environs de 250 millions d'hectolitres : c'est plus du double de ce que récolte la France.

Tandis que le maïs, malgré l'énormité de la production, est presque entièrement consommé dans le pays, il reste un notable excédent de blé disponible pour l'exportation. Alors que 1/10 à peine du maïs prend le chemin de l'étranger, 1/5 du blé est envoyé au dehors, principalement en Angleterre et en France. Toutefois, l'importance et le rôle des blés et farines des États-Unis dans le marché du monde tendent à diminuer : à mesure que s'accroît la population de l'Union, une part plus grande de

1. Si l'on trace un méridien partageant la zone du blé en deux parties d'égale production, on constate que ce méridien, depuis 1849, a avancé de 8 degrés vers l'ouest. En 1849, il était à 4 degrés à l'est du méridien moyen du maïs; en 1877, il l'a rejoint, et il le dépasse aujourd'hui.

la récolte est absorbée par le marché intérieur[1], et c'est à des pays comme la République Argentine, où la culture occupe des espaces croissants et progresse plus vite que le chiffre de la population, que s'adressent de plus en plus les pays importateurs.

Chicago est le principal marché des blés, qui gagnent de là les États de l'Atlantique, soit par chemin de fer, soit par les grands lacs. A partir du lac Érié s'offrent deux voies : l'une est celle qui contourne les chutes du Niagara pour passer dans le lac Ontario et emprunter le Saint-Laurent ; l'autre utilise le *canal de l'Erié*, qui unit le lac de ce nom à l'Hudson, par la vallée du Mohawk ; New-York est à l'issue de cette voie.

Mais la voie d'eau, si elle a l'avantage d'être moins coûteuse, est interceptée par les glaces plusieurs mois par an ; le canal de l'Erié lui-même est pris de décembre à avril, à une époque où, en Europe, les transactions sur les blés sont très actives. Aussi les chemins de fer gardent-ils une notable partie des transports et le long des grandes lignes se dressent les *élévateurs*, gigantesques magasins où les cultivateurs apportent leurs récoltes. Le Mississipi lui-même est supplanté par les voies ferrées : les blés du Missouri et du Kansas sont acheminés sur rails à *Galveston*, qui est le premier port des États-Unis pour l'exportation de cette variété de céréales.

L'*avoine* se trouve surtout dans les États riverains des grands lacs. La récolte annuelle est de 360 millions d'hectolitres, dont il n'est exporté qu'une faible partie. L'*orge* et le *seigle* sont des cultures d'importance restreinte. L'orge est surtout répandu du lac Michigan au South Dakota ; le seigle est cultivé dans la région côtière comprise entre la baie Chesapeake et New-York, sur les deux rives du lac Michigan, et dans le Nebraska ; il ne sert guère qu'à la distillerie.

La chaleur et l'humidité ont permis d'acclimater le *riz* dans les Carolines et l'est de la Louisiane. Mais la production de ces deux régions est aujourd'hui largement dépassée par celle de la Louisiane occidentale et du sud-est du Texas, qui comptent 93 p. 100 de la superficie totale

1. Depuis 1880, la consommation du blé aux États-Unis a presque doublé.

des rizières de l'Union. Le sol, fait de limon brun, reposant sur un sous-sol imperméable, peut être à volonté recouvert ou débarrassé d'eau, grâce à un système très complet d'irrigations. La récolte assure près des 3/4 de la consommation.

On voit par ce qui précède le prodigieux développement qu'a pris aux États-Unis la culture des céréales. La récolte totale est de 1 600 millions d'hectolitres par an, d'une valeur de 9 milliards et demi de francs.

3. Autres cultures. — Les régions qui cultivent le riz cultivent aussi la *canne à sucre*, dont les plus grandes plantations sont le long du cours inférieur du Mississipi (Louisiane) et le long du Brasos (Texas); la zone de la canne à sucre se poursuit, longeant le golfe du Mexique, jusque dans les États méridionaux de la côte atlantique, où elle finit dans la Caroline du Nord, par 34° de latitude. La production du sucre de canne dépasse 200 000 tonnes par an. La *betterave* a pris de l'extension dans le Michigan, le Colorado, l'Utah et la Californie; la production de ce sucre atteint déjà 190 000 tonnes.

Parmi les cultures alimentaires, celle de la *pomme de terre* est très développée des grands lacs à l'Atlantique, et fournit une récolte de 95 millions d'hectolitres. Dans le sud-est, de la Virginie à l'Alabama, on cultive la patate. Les pois alimentent une grande industrie de conserves dans l'État de New-York, le Maryland, l'Indiana, le Wisconsin.

Le *tabac* est une culture depuis longtemps florissante dans les États de l'Atlantique et la région des Appalaches. Le Kentucky, la Caroline du Nord, la Virginie, donnent les récoltes les plus abondantes, pendant que les meilleurs produits sont ceux du Connecticut et du Maryland. En 1900, on comptait aux États-Unis plus de 15 000 fabriques de tabac, occupant 150 000 personnes. Nul pays ne produit autant de tabac que les États-Unis, qui en vendent, après avoir prélevé le montant d'une consommation considérable, pour 180 millions de francs par an au dehors.

L'acclimatation des fruits d'Europe, telle que l'ont pratiquée des immigrants de toutes provenances, fait que les Etats-Unis produisent toutes les variétés de fruits de notre continent. Les hautes températures de l'été en hâtent la maturation, mais l'apparence vaut mieux que le goût, et les fruits doivent être conservés ou rapidement consommés. Néanmoins, comme les fruits sont un des mets favoris des Américains, les cultures fruitières prennent une extension croissante ; l'accélération des moyens de transport aidant, les vergers américains alimentent une consommation considérable, et produisent même pour l'exportation.

La statistique de 1900 dénombrait aux États-Unis 367 millions d'arbres fruitiers, dont 200 millions de pommiers et 100 millions de pêchers. C'est en Californie que ce genre de cultures est le plus développé : les prunes de Californie luttent contre celles de France non seulement aux États-Unis, mais en Angleterre. La Californie produit des abricots, des poires, des raisins de table, des olives, et, dans le sud, des oranges et des citrons. La préparation de fruits séchés et conservés est active en Californie, et dans les États de New-York et du Maryland. Une partie des raisins de Californie servent à la vinification, qui a donné, en 1903, près de 1 400 000 hectolitres de vin.

4. Le coton. — Nulle part au monde la culture du *coton* n'a trouvé de conditions aussi favorables qu'aux États-Unis, conditions de sol et de climat.

Le cotonnier, qui a besoin de terres imprégnées d'humidité, exige une chaleur humide pendant sa croissance, une chaleur sèche, mais modérée, avant la récolte ; il peut être cultivé aux États-Unis jusqu'à 37° de latitude. Son domaine de prédilection, ce sont les alluvions de la basse vallée du Mississipi, et le *black-belt* ou région de terres noires qui, de part et d'autre du fleuve, s'étend du Texas à la Caroline du Nord par la Louisiane, l'Arkansas, le Mississipi, le Tennessee, l'Alabama, la Géorgie et la Caroline du Sud. En y ajoutant quelques portions de la Virginie, de l'Arizona, de l'Utah et du Nevada, où les irrigations fournissent, comme en Égypte, l'eau néces-

saire, la culture du coton occupe près de 110 000 kilom. carrés aux États-Unis, et la récolte est de 14 millions environ de balles de 180 kilogrammes. L'Union récolte les 3/4 de la production annuelle de coton dans le monde[1].

Les débuts de la culture cotonnière aux États-Unis ne datent cependant, à part quelques essais limités, que des années qui précédèrent la guerre de l'Indépendance, et c'est seulement en 1786 qu'y a été introduite la variété dite *sea-island*, appropriée aux régions littorales et donnant les fibres les plus longues et les plus résistantes. La variété *upland*, qui occupe les terres de l'intérieur, n'est venue qu'ensuite. En 1793, l'invention du *cotton-gin* ou machine à égrener, en permettant d'obtenir une fibre plus propre, et par conséquent de plus de valeur, a consacré la vogue des cotons américains. Dès lors, à l'exception de la crise provoquée par la guerre de Sécession, la production du coton aux États-Unis n'a cessé de s'accroître.

Le coton récolté aux États-Unis ne connaît guère de rivaux et fait l'objet de multiples demandes. C'est lui qui alimente les grandes industries cotonnières de l'Europe, et les 2/3 environ de la récolte sont envoyés à l'étranger, représentant, avec une valeur de près de 2 milliards de francs, le principal article d'exportation des États-Unis.

Mais déjà se révèle, dans le pays producteur, la tendance à mettre lui-même en œuvre le coton qu'il cultive. Si les États-Unis importent encore pour plus de 300 millions de francs en fils et tissus de coton, ils ont commencé à filer et tisser une partie de leurs récoltes, et leurs cotonnades ont apparu sur les marchés de la Chine, luttant contre celles de l'Angleterre et de l'Inde. La consommation du coton à l'intérieur de l'Union a triplé depuis 1880.

Aussi les États industriels de l'Europe, dans lesquels l'impossibilité d'alimenter en coton leurs manufactures provoquerait de terribles crises ouvrières, s'efforcent-ils d'acclimater dans leurs possessions coloniales des variétés de coton équivalentes à celles

1. A la récolte du coton, il faut ajouter celle des graines, d'un poids double ou triple. La graine de coton, oléagineuse, donne une huile insipide, qui sert souvent à falsifier l'huile d'olive. On l'emploie aussi dans la fabrication de la margarine et du savon.

des États-Unis. Nous avons vu précédemment les résultats qu'ils ont obtenus à cet égard, l'Angleterre en Égypte, la Russie au Turkestan ; la France poursuit ses essais au Soudan, l'Allemagne au Togo et en Afrique Orientale.

2. — Élevage.

Il existe aux États-Unis un lien étroit entre l'extension de l'agriculture et celle de l'élevage. La zone dans laquelle se font les grandes récoltes de maïs est aussi celle où l'on entretient le plus de bœufs et de porcs, dont le maïs assure l'alimentation. Dans les États du nord-est, un climat relativement humide entretient des pâturages. A l'ouest du Mississipi, les pluies d'été activent la croissance des herbes dans les *prairies*, et les troupeaux vivent en plein air dans ces grands espaces où l'homme a presque totalement exterminé les bisons au XIXe siècle[1].

De même que les forêts des États-Unis sont sans rivales pour la diversité de leurs essences, de même les *prairies* sont d'une incomparable richesse en herbes nourricières. La principale est le *bunch-grass* ou *buffalo-grass*, qui résiste à la sécheresse, croît rapidement à la moindre pluie, et donne un bon foin.

1. Élevage. — La zone du nord-est, avec ses pâturages et ses cultures fourragères, entretient surtout les animaux de boucherie et de laiterie nécessaires à la consommation des grandes villes et des régions de population dense ; accessoirement, les animaux destinés au travail des champs. Les États du nord-est se livrent à la production en grand des beurres et fromages.

La région du maïs est celle où l'élevage est dirigé en vue de la production en masse de la viande, et de l'exportation. L'Iowa, l'Illinois, le Missouri, le Nebraska, l'Indiana, le Wisconsin, nourrissent d'énormes quantités de bœufs et de porcs.

La troisième région d'élevage du *bœuf*, celle des prai-

1. En 1880, 47 p. 100 des bœufs vivaient à l'ouest de Mississipi ; en 1900, 63 p. 100.

ries, va du nord du Texas au Wyoming et au Dakota, par l'Oklahoma et le Kansas. Le bétail y vit en troupeaux immenses, sous la surveillance de *cowboys*. A côté des bœufs, des chevaux vivent dans des conditions analogues, rappelant celles qu'on retrouve à l'autre extrémité du continent américain, dans les pampas de la République Argentine.

Le nombre des bêtes à cornes aux États-Unis dépasse 61 millions.

A l'élevage du bœuf se rattache une importante industrie du cuir et de la cordonnerie. Les principaux centres sont dans le Massachusetts, à *Lynn, Brockton* et *Haverhill*.

Le nombre des *porcs*, toujours plus élevé qu'en n'importe quel autre pays du monde, varie d'une année à l'autre dans de fortes proportions. Suivant le prix du maïs, les fermiers vendent leur récolte, ou l'utilisent pour augmenter le nombre des porcs qu'ils nourrissent. L'effectif total, qui était de près de 63 millions de têtes en 1900, était de 47 millions en 1905.

Les cinq grands marchés de bétail aux États-Unis sont : *Chicago*, *Kansas-City*, *Omaha*, *Saint-Louis* et *Saint-Joseph* (Missouri). En 1905, il leur a été amené près de 9 millions de bœufs et de 18 millions de porcs. Ces animaux sont parqués dans d'immenses *stock-yards*, tués, et conservés dans les *packing-houses*, et ainsi se constituent les énormes approvisionnements de viande que les États-Unis envoient à l'étranger.

Jusque vers 1870, on se bornait à sécher, saler et fumer le jambon, sécher et saler le bœuf. Ce n'est que plus tard qu'on commença à préparer les conserves en boîtes hermétiquement closes, et que l'industrie du froid artificiel permit de travailler en été et d'expédier la viande fraîche par wagons spéciaux. En même temps, on utilisa tous les déchets de l'abattage.

Les *stock-yards* de Chicago couvrent 200 hectares, et disposent d'un personnel de 1 800 hommes. A proximité sont les abattoirs, généralement à quatre étages : l'animal, tué dans celui d'en haut passe aux étages inférieurs pour les préparations successives, Il est des jours où l'on tue 20 000 porcs.

Les produits autres que la viande, le lard, la graisse et le suif sont multiples ; ainsi, le noir animal, l'huile de pied de bœuf, l'acide phosphorique, le sulfate d'ammoniaque ; avec les cornes, on fabrique des manches de couteaux et des boutons : avec les os, des brosses à dents, des tuyaux de pipes, de menus objets de parure ; avec les soies de porc, des brosses ; avec le suif, du savon et des crèmes de toilette ; les estomacs fournissent à la pharmacie de la pepsine et de la pancréatine.

Le *mouton* est entretenu dans les États du nord-est, du Maine à la Pennsylvanie, comme animal de boucherie. Les espèces lainières occupent surtout la région des Appalaches, les plateaux du Kentucky et du Tennessee, et le pays qui va de là jusqu'au Wisconsin. Dans les prairies, le mouton est exposé aux tempêtes de neige et à des froids trop vifs. Il reparait au delà des Rocheuses, dans les régions sèches du Nouveau-Mexique, du Wyoming, du Colorado, de l'Idaho, et en Californie. C'est dans l'ouest que tend de plus en plus à prédominer l'entretien de l'espèce ovine, dont l'effectif total aux États-Unis dépasse 45 millions de têtes.

De l'époque à laquelle débuta l'élevage du mouton dans le nord-est date l'industrie lainière dans le Massachusetts, le Connecticut, l'État de New-York et les autres États du nord de la région atlantique.

Les *chevaux* sont répartis dans tout le nord-est et le centre des États-Unis, ainsi que dans le nord de la région du Pacifique, et dans le Texas. *Lexington* (Kentucky) fournit les sujets les plus estimés. L'espèce chevaline compte 17 millions de têtes. Dans les États du sud, elle est remplacée par les mulets.

On voit quel développement a pris aux États-Unis l'élevage des animaux implantés d'Europe. La valeur des animaux de ferme est estimée à plus de 16 milliards de francs. L'élevage est la première des industries de l'Union par la valeur de ses produits : on évalue à 5 milliards le prix des animaux livrés aux abattoirs et aux fabriques de conserves ; en y ajoutant ce qu'ont absorbé la consommation intérieure et la boucherie de bétail, la somme est à peu près doublée. C'est plus que la production annuelle de l'or dans le monde entier.

On a commencé à élever des *autruches* dans l'Arizona et en Californie, ainsi qu'en Floride et dans l'Arkansas. On espère alimenter à bref délai la consommation intérieure en fait de plumes, qui est considérable.

2. Chasse et pêche. — En même temps que la colonisation refoulait les Indiens, elle exterminait, à quelques centaines de têtes près, les immenses troupes de bisons des prairies, victimes de chasses sans pitié. Les animaux à fourrures, tels que l'ours noir et le renard, deviennent de plus en plus rares. Dans les États du sud, l'alligator, dont la peau est utilisée dans la maroquinerie, a presque disparu.

La pêche est fructueuse dans l'Atlantique, avec *Gloucester* (Massachusetts) pour principal port. On capture la morue sur les bancs de Terre-Neuve et de l'île Sable ; le *shad*, sorte de hareng, dans les baies Chesapeake et Delaware et sur les côtes des États de New-York et de Connecticut; l'églefin, la merluche, le maquereau, le merlan, le homard ; une sorte d'alose, le *menhaden*, sert à la préparation d'huile de poisson et d'engrais agricoles. L'ostréiculture fait vivre 250 000 personnes sur la baie de Chesapeake ; d'autres parcs à huîtres ont été organisés sur la côte de Rhode-Island et du Connecticut. *Portland* (Maine) et *Boston* sont les grands marchés de poisson de la côte de l'Atlantique. En dehors du poisson frais livré à la consommation, la valeur du poisson salé, fumé et conservé, dépasse 21 millions de francs.

Sur la côte du Pacifique, au nord de San-Francisco, les rivières fournissent des saumons, que l'on expédie dans de la glace ou que l'on prépare en conserves, à *San-Francisco* et à *Seattle*. Le bar, la sole, le turbot, sont pêchés en abondance. On capture le requin, dont le foie donne une huile trop souvent substituée à l'huile de foie de morue. San-Francisco arme pour la pêche à la baleine dans la mer de Béring, et pour la chasse aux phoques à fourrures dans les îles Pribylov.

3. — MINES[1].

Il n'y a guère d'État de l'Union qui ne possède des ressources minérales. On peut dire toutefois que la moitié orientale des États-Unis se signale surtout par la production des minéraux utiles, et la moitié occidentale par celle des métaux précieux.

1. Fer. — Le fer et la houille abondent aux États-Unis, qui, pour ces deux produits indispensables à l'industrie, ont conquis la première place dans le monde. Les principaux gisements de *fer* sont ceux de la région du lac Supérieur, dans les États de Minnesota, Wisconsin et Michigan, prolongeant ceux de la province canadienne de l'Ontario. Ils fournissent les 2/3 de la production totale des États-Unis, mais, comme la houille manque pour travailler le minerai sur place, celui-ci est expédié par les ports de *Duluth*, *Two Harbours*, *Marquette*, ports du lac Supérieur, *Escanaba*, port du lac Michigan, et arrive aux ports du lac Érié, tels que *Cleveland*, pour être traité dans les usines de la Pennsylvanie. Le transport du fer, joint à celui du blé, a fait de *Duluth** le premier port de navigation intérieure des États-Unis, et les *canaux de Sault-Sainte-Marie* qui unissent le lac Supérieur aux lacs Huron et Michigan, ont un mouvement supérieur à celui du canal de Suez lui-même[2].

---

* **Embarquement des minerais de fer sur le lac Supérieur.** — « Les quais à minerai, distribués au nombre d'une trentaine entre les ports du lac Supérieur, sont couverts d'énormes compartiments ou silos dont la capacité réunie est d'environ un million de tonnes. Les wagons du chemin de fer sont amenés par des voies surélevées au-dessus de ces compartiments. Il suffi

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 129, carton 3.

2. Il y à en effet deux canaux, l'un sur le territoire canadien, l'autre sur le territoire des États-Unis. Le mouvement est de 18000 navires, transportant 34 millions et demi de tonnes de marchandises.

L'exploitation du fer a débuté en 1850 dans la région du lac Supérieur aux mines de *Marquette*. Celles-ci sont distancées aujourd'hui par celles des *monts Mesabi*, au nord de Duluth, une des neuf « chaînes de fer » qui accidentent les abords du lac. Au-dessous d'un revêtement glaciaire épais de 15 mètres, on trouve le minerai de fer, très ténu, semblable à une terre brune. Une seule exploitation, sans occuper plus de 100 ouvriers, peut donner 10 000 tonnes de minerai en un jour. Très riches, ces minerais se prêtent à la fabrication de l'acier; les monts Mesabi fournissent plus de la moitié de l'extraction totale du fer aux Etats-Unis.

D'autres minerais de fer sont exploités dans l'Alabama, la Pennsylvanie, la Virginie et l'État de New-York. Le voisinage de la houille leur donne une grande valeur, bien qu'ils soient moins riches que ceux du lac Supérieur, moins faciles à extraire, et exigent plus de combustible. Au total, en 1905, les États-Unis ont tiré de leurs minerais 23 millions de tonnes de fer brut, plus du double de ce que l'Allemagne a tiré des siens.

2. Houille. — La production de la *houille* aux États-Unis a plus que décuplé depuis 1870; inférieure de plus de moitié, encore en 1880, à la production de la Grande-Bretagne, elle l'a dépassée, depuis 1898, de quantités croissantes. Elle est aujourd'hui de 333 millions de tonnes[1], les 2/5 environ de ce que produit annuellement le monde entier.

Dans ce total figurent 68 millions de tonnes d'*anthracite*,

---

alors d'ouvrir les portes ou trappes de fond dont ils sont pourvus pour que leur chargement tombe directement dans les silos. Ces derniers sont munis à leur base de couloirs ou conduits mobiles permettant de laisser couler simultanément, dans chaque écoutille d'un bateau en chargement, un flot continu de minerai... A Duluth, on a chargé jusqu'à 58 000 tonnes de minerai en un jour. »

(J. A. Sullivan. *Rapport présenté au Congrès de navigation de Milan* (1905). 2e section, 4e communication.)

1. Il s'agit ici de tonnes *métriques*, et non de *short tons* d'Amérique à 907 kilogrammes.



ETATS-UNIS. PRODUITS MINÉRAUX.

qui proviennent presque uniquement de la Pennsylvanie orientale.

L'anthracite y est exploité dans un bassin qui n'a que 1 250 kilomètres carrés de superficie, mais les veines, horizontales, sont nombreuses, puissantes; l'une d'elles, la veine *mammouth*, a jusqu'à 20 mètres d'épaisseur. Dur et brillant, ne produisant ni poussière ni fumée, l'anthracite de Pennsylvanie est l'idéal du charbon fossile; impropre à la forge, il est excellent pour traiter le minerai de fer dans les hauts fourneaux ; aussi la Pennsylvanie renferme-t-elle plus du tiers des hauts fourneaux de l'Union.

Le reste de la houille américaine consiste en charbon bitumineux, que l'on trouve presque dans tous les États, réparti entre des gisements dont la superficie totale excède 770 000 kilomètres carrés, c'est-à-dire équivaut presque à l'étendue de la France et de l'Italie réunies. Le bassin le plus productif est le *bassin appalachien*, avec 183 000 kilomètres carrés, allant de l'État de New-York à l'Alabama par la Pennsylvanie, l'Ohio, les deux Virginies, le Kentucky et le Tennessee; l'extraction y atteint la moitié de la production totale des États-Unis en charbon minéral.

Là encore la Pennsylvanie se place en première ligne, avec les exploitations de sa partie occidentale. autour de *Pittsburg*. Le charbon se prête à la fabrication du coke, et on le met au service de la métallurgie et de la verrerie, qui ne sont nulle part aussi actives. Le meilleur charbon du bassin est toutefois celui de *Pocahontas* (Virginie), sans fumée, égal aux meilleurs charbons du pays de Galles ; une partie s'exporte à l'étranger par le port de *Norfolk* (Virginie), doté d'un outillage spécial.

Le *bassin du nord* est situé dans l'État de Michigan ; celui du *centre* s'étend sur 150 000 kilomètres carrés, dans l'ouest du Kentucky, l'Indiana et l'Illinois, particulièrement productif dans ce dernier État, où Chicago constitue un centre de consommation de premier ordre.

Le *bassin de l'ouest* est compris entre le Mississipi et les Rocheuses et va de l'Iowa au Texas sur 250 000 kilomètres carrés. Le *bassin des Rocheuses*, très étendu, s'allonge de la

frontière canadienne presque jusqu'à la frontière mexicaine. Enfin, le petit *bassin du Pacifique* a ses principales exploitations dans l'État de Washington.

Disposés sur presque toute la largeur du territoire des États-Unis, les bassins houillers fournissent le combustible nécessaire aux diverses lignes ferrées transcontinentales qui assurent la cohésion de l'Union. D'autre part l'existence d'un réseau de 343 000 kilomètres de chemins de fer, c'est-à-dire plus développé que celui de l'Europe entière, explique comment presque tout le charbon produit aux États-Unis y est consommé.

Tandis que la Grande-Bretagne exporte annuellement 48 millions de tonnes de houille sur une production de 232 millions, les États-Unis, qui en extraient beaucoup plus, n'en envoient au dehors que 9 millions de tonnes environ, principalement au Mexique, aux Antilles, au Canada[1].

On a vu la houille américaine venir faire concurrence à la houille anglaise en Italie et en France, en quantités encore modestes d'ailleurs. Pour comprendre comment ce fait a pu se produire. il faut songer à l'extrême perfectionnement des machines aux États-Unis : l'ouvrier américain est plus chèrement payé que celui d'Europe, mais il extrait par an 450 tonnes de houille, alors que le mineur anglais n'en extrait pas 300, celui d'Allemagne, 271, celui de France, 216. Aussi la tonne de houille à la sortie de la mine ne revient-elle qu'à 5 fr. 75, contre 8 fr. 10 en Angleterre, 9 fr.20 en Allemagne, 10 fr. 80 en France. Elle peut supporter dès lors les frais d'ailleurs assez réduits du transport par canal jusqu'à la côte et du trajet par mer d'Amérique en Europe.

Ce qui vient d'être dit ici de la houille est vrai d'autres produits du sol, du sous-sol et de l'industrie des Etats-Unis, tant la supériorité de l'outillage et de l'organisation compense la cherté de la main-d'œuvre.

3. Pétrole. — Comme la houille, le *pétrole* existe en des régions diverses de l'Union ; la Pennsylvanie, où l'exploitation en grand a commencé, a tenu là aussi, le premier rang.

1. Il y a plus. La Californie importe plus d'un million et demi de tonnes, provenant d'Angleterre et d'Australie.

C'est en 1859 qu'un forage pratiqué à *Titusville* donna de telles quantités de naphte, qu'on se mit à l'exploiter rationnellement. Des milliers de puits furent percés, des conduites (*pipe-lines*) amenèrent l'huile minérale aux raffineries de Pittsburg, de Cleveland, et, plus tard, des environs de New-York et de Philadelphie. Quand les puits de Pennsylvanie, après avoir rapidement accru leur production, commencèrent à se tarir en partie, et à donner un rendement stationnaire, de nouveaux forages furent pratiqués avec succès dans le prolongement de la région appalachienne, en Virginie occidentale, pays de formation géologique semblable à la Pennsylvanie. Ensuite, l'exploitation s'installa dans l'Ohio et l'Indiana, qui occupent aujourd'hui, à eux deux, la première place. En 1901, le pétrole fut découvert au Texas, dont la production a rapidement dépassé celle de la Pennsylvanie. Le Kansas est également entré en ligne, ainsi que la Californie[1] et l'exploitation a commencé dans le Wyoming.

Distancés quelque temps par la Russie, les États-Unis ont reconquis la première place dans le monde pour la production du pétrole. Ils en ont extrait 177 millions d'hectolitres en 1904.

Comme pour le transport des grains, du charbon et des minerais, il a été mis à la disposition du pétrole tout un matériel perfectionné : longues conduites, réservoirs, pompes ; des navires à vapeur de construction spéciale apportent le pétrole aux ports d'Europe. La plus longue des conduites est celle qui, partant des sources de *Red Hork* (Kansas). aboutit sur l'Atlantique, aux raffineries de la *Standard Oil Company*, près de New-York, après un trajet de 25 degrés de longitude.

4. Gaz naturel. — Voisin du pétrole comme origine et composition chimique est le *gaz naturel*, qui fournit de la chaleur et de la lumière à un bon marché exceptionnel. Gaspillé au début, puis recueilli plus soigneusement et transporté à distance par de longs

1. 1 100 sources sont exploitées près de *los Angeles* (Californie méridionale); on exploite même des sources *sous-marines* près de Santa-Barbara.

réseaux de tuyaux, ce gaz est devenu rare dans l'Ohio et l'Indiana; mais il abonde en Pennsylvanie et en Virginie occidentale, et sa présence a été constatée dans le Kansas et l'Oklahoma.

La valeur du gaz recueilli est estimée à 190 millions de francs par an. Plus de 60 villes s'éclairent au gaz naturel ; 130 000 familles l'utilisent pour des usages domestiques ; plus de 1 000 fabriques l'emploient ; il en est fait usage dans les hauts fourneaux pour activer la combustion du coke. La consommation équivaut à celle de 4 millions et demi de tonnes de houille par an, et si l'économie n'est pas très considérable par rapport au charbon, le gaz a l'avantage de ne donner ni cendre ni fumée, et d'épargner du travail.

5. Métaux précieux. — C'est surtout dans la région montagneuse de l'ouest que se rencontrent les métaux précieux*, *or* et *argent*, pour la production desquels l'État de Colorado tient aujourd'hui le premier rang.

Les États-Unis venaient à peine d'annexer la Californie, que l'*or* y fut découvert, en 1848, dans les alluvions des rivières du versant occidental de la Sierra Nevada. Riches et faciles à exploiter, distribués sur 300 kilomètres du nord au sud, entre le Feather River et Mariposa, ces *placers* attirèrent une foule de chercheurs du reste des États-Unis et de tous les pays du globe. Au bout de cinq

---

* « La houille et le fer sont dans l'est, l'or et l'argent dans l'ouest. Les métaux précieux ont été l'appât qui a attiré la population vers les solitudes arides et inhospitalières de l'ouest. Dans l'est au contraire le flot de l'immigration s'accumula, et fut en état, grâce au fer et à la houille, de construire ce grandiose réseau de chemins de fer sans lequel le pays n'aurait pu atteindre son développement actuel. Qu'on suppose renversée la disposition des deux principaux groupes de minéraux aux États-Unis : l'or et l'argent dans l'est, la houille et le fer dans l'ouest, les destinées des États-Unis auraient pris un tout autre cours. On peut donc l'affirmer, cette circonstance insignifiante en apparence constitue le point saillant du développement de l'Amérique. »

(A. Oppel. *Annales de Géographie*, VIII, 1899, p. 455).

ans, la Californie produisit en une année 350 millions de francs d'or, cinq fois plus que le monde entier n'en fournissait au début du XIXe siècle. Depuis la découverte, ce seul État a donné pour plus de 7 milliards.

Au début, l'exploitation s'attaqua aux *bars* ou amas de graviers des bords de rivières, aux *gulches* ou ravins latéraux ; un matériel rudimentaire suffisait, et l'on cite des mineurs qui recueillirent de 5 000 à 25 000 francs d'or en un seul jour. Aussi, dans les six derniers mois de l'année 1849, plus de 90 000 immigrants arrivèrent-ils, par terre ou par mer, en Californie ; 1/5 périt de maladies ou de privations dans les six mois qui suivirent, il n'y en eut pas moins 100 000 chercheurs d'or occupés aux mines en 1852. Les placers d'alluvions une fois épuisés, il fallut s'attaquer aux alluvions anciennes, souvent fort au-dessus du lit actuel des rivières ; enfin, dès 1851, on commença à broyer le quartz de la *Mother Lode*, gigantesque veine qui s'allonge sur 130 kilomètres au nord de Mariposa. Mais la production, tout en restant considérable, exige plus de frais, et elle n'a plus atteint les chiffres élevés des années 1850 à 1859. Elle a été de 97 millions de francs en 1904.

Quand l'or commença à devenir plus rare en Californie, des mineurs passés sur le versant oriental de la Sierra Nevada découvrirent en 1859 les riches gisements aurifères et argentifères de *Comstock* (Nevada).

La production fut considérable de 1863 à 1877 ; les excavations furent poussées à plus de 600 mètres de profondeur ; les mineurs durent travailler par des températures exceptionnellement élevées, dans des couches où jaillissaient des sources chaudes de 58°, en proie à toutes sortes de malaises. L'essor passager de ces mines fit naître les villes de *Virginia City* et de *Carson City*, qui ne tardèrent pas à se dépeupler quand le métal se raréfia. L'État de Nevada, dont la population avait presque décuplé de 1860 à 1880, n'a cessé de voir diminuer depuis lors le nombre de ses habitants [1].

En 1893, la production aurifère des États-Unis reçut une impulsion nouvelle par la découverte des mines du Colorado, particulièrement riches, à *Cripple-Creek*, à 3 000 mètres d'altitude, dans les Rocheuses. Le Colorado

1. 62 000 habitants en 1880 ; 46 000 en 1890 ; 42 000 en 1900.

est aujourd'hui le premier des États de l'Union pour la production de l'or ; il en fournit 127 millions de francs par an.

Les États-Unis, en y comprenant le territoire d'Alaska, qui figure pour 46 millions de francs, produisent annuellement pour 420 millions de francs d'or. Ils distancent l'Australie, et ne sont dépassés que par le Transvaal.

L'extraction de l'*argent* ne commença à prendre quelque importance aux États-Unis qu'à partir de 1868. La richesse des mines du *Comstock* (Nevada) et de *Leadville* (Colorado) fit faire un bond subit à l'exploitation : en 1870, les États-Unis produisirent 400 000 kilogrammes d'argent; en 1880, 935 000; en 1892, 1 975 000, le maximum atteint.

Cet énorme accroissement, survenant au moment où le Mexique, le Pérou et la Bolivie augmentaient aussi leur production, eut pour conséquence d'abaisser la valeur commerciale de l'argent, et d'altérer le rapport légal entre la valeur monétaire de l'argent et celle de l'or. Les États qui se souciaient du bon renom de leurs finances durent suspendre ou réduire la frappe de la monnaie d'argent; aux États-Unis même, le Trésor cessa ses achats d'argent en 1893. La valeur intrinsèque de monnaies d'argent à grande zone de répartition comme le dollar mexicain, la roupie indienne, le thaler de Marie-Thérèse[1], subit dès lors une grave dépréciation et de sensibles fluctuations.

Malgré l'épuisement rapide des mines qui avaient amené la surproduction de l'argent, l'extraction, opérant sur de nouveaux gisements et avec des moyens plus perfectionnés, est encore considérable. Les États-Unis produisent encore 1 660 000 kilogrammes d'argent par an, d'une valeur commerciale de 180 millions de francs. L'État du Colorado vient en tête, suivi par d'autres États des Rocheuses, le Montana, l'Utah, l'Idaho, le Nevada, l'Arizona.

6. Autres métaux. — Les États-Unis fournissent 55 p. 100 du *cuivre* annuellement extrait dans le monde.

1. Monnaie d'argent de frappe autrichienne, du millésime de 1780, très répandue en Abyssinie et au Soudan.

Les mines les plus riches furent au début celle de la presqu'île de Keweenaw (Michigan) sur le lac Supérieur, et les gisements d'*Hecla* et de *Calumet* furent célèbres. Depuis lors, le Michigan a été distancé par le *Montana*, avec ses mines de *Butte* et d'*Anaconda*. L'Arizona vient au troisième rang. Au total, les États-Unis fournissent plus de 400 000 tonnes de ce métal, dont les progrès des industries électrotechniques font de plus en plus un métal précieux.

Le *plomb* provient surtout de l'Idaho, de l'Utah, du Colorado, du Missouri, du Kansas. La production annuelle est de 280 000 tonnes. Pour le *zinc*, produit par le Kansas et le Missouri, les États-Unis ne le cèdent qu'à l'Allemagne. La Californie et le Texas produisent du *mercure*.

Résumé de la production minière. — La valeur des métaux, précieux et autres, produits annuellement par les États-Unis est de 2 milliards 800 millions de francs. Si l'on y joint celle des charbons, du pétrole, du gaz naturel, du sel, des phosphates, des eaux minérales, on arrive à une valeur de 6 milliards 700 millions de francs. C'est l'abondance de ces ressources diverses qui fait que les États-Unis sont un pays industriel autant qu'un pays agricole. L'industrie a même fait, dans ces dernières années, plus de progrès que l'agriculture, et « si la concurrence américaine a paru jusqu'à ces derniers temps moins redoutable aux industriels qu'aux cultivateurs du Vieux-Monde, il n'en est plus de même aujourd'hui. » (P. Leroy-Beaulieu).

4. — Industrie.

« Au point de vue économique, les États-Unis témoignent d'une double nature : ils produisent en grand et exportent des matières premières en même temps qu'ils prennent vigoureusement rang comme État industriel et commercial. Ils l'emportent ainsi sur les États de l'Amérique Centrale et de l'Amérique du Sud, restés simples producteurs de matières brutes, tandis qu'ils ont le pas sur les États industriels de l'Europe, contraints d'importer leurs subsistances ou leurs matières premières ». (A. Oppel).

1. Répartition des industries. — Parmi les causes qui ont déterminé l'emplacement des villes industrielles, il en est deux prédominantes : 1° la présence de forces mécaniques naturelles, telles que des rivières et des chutes d'eau; 2° l'abondance de matières premières, minérales, végétales ou animales. Il faut y joindre le rapide développement des voies ferrées, qui fait que les capitaux et la main d'œuvre se déplacent aisément, pour se fixer là où ils trouvent leur emploi le plus avantageux.

Prenons quelques exemples. Nul État ne renferme plus de villes dépassant 25 000 habitants que le Massachusetts, au relief accidenté, aux multiples rivières. Une chute de 18 mètres de haut sur le Connecticut est utilisée par *Holyoke* (46 000 habitants), où sont les plus importantes papeteries des États-Unis. A *Fall River* (106 000 habitants), la rivière du même nom descend de plus de 30 mètres sur un parcours de 800, et ainsi est né le premier des grands centres textiles américains. *Lowell* (95 000 habitants) et *Manchester* (61 000), la principale ville du New-Hampshire, mettent à contribution les eaux rapides du Merrimac. Dans l'État de New-York, *Auburn* et *Binghamton* proviennent de l'emploi de forces hydrauliques. On pourrait multiplier les exemples dans toute la région atlantique, et nous avons déjà signalé quel rôle a joué le *fall-line* dans l'établissement des villes. En dehors de cette région, les chutes du Niagara sont en grande partie pliées au service de l'industrie, à *Niagara-Falls*. C'est aux chutes Saint-Antoine, sur le Mississipi, que *Saint-Paul* (172 000 habitants) et *Minneapolis* (214 000) doivent d'être les principaux centres de la meunerie aux États-Unis.

Quant aux matières premières, leur rôle est peut-être encore plus accusé qu'en Europe. Les villes industrielles de la Penn, sylvanie, l'État qui, après le Massachusetts, compte le plus de centres populeux, proviennent de l'abondance de la houille et du pétrole. De la culture du maïs et de l'emploi des fourrages dérive l'extension de l'élevage dans l'Illinois, le Kansas, le Nebraska, l'Indiana, le Missouri, et ces mêmes États fabriquent près des 3/4 des conserves américaines.

Mais tandis que dans nos pays d'espaces limités l'on voit souvent des industries persister là où elles sont nées, alors même que les conditions qui les ont fait naître ont disparu, les industries américaines changent assez vite un emplacement devenu défavorable contre un meilleur. Ainsi, la verrerie, qui a recherché au début le voisinage des forêts, s'est concentrée autour de Pittsburg quand le charbon a remplacé le bois dans la fabrication du verre ; de nos jours, elle s'installe auprès des poches

de gaz naturel, combustible qui lui convient mieux que la houille. « On bâtit à la hâte des usines aux endroits où l'on vient de découvrir de nouvelles sources de gaz; aussitôt la source épuisée, on abandonne l'usine; parfois on la démonte pour aller la reconstruire plus loin, auprès d'une source encore vierge. » (H. Hauser).

De même, l'industrie des salaisons et conserves de viande, qui fit dans le passé la fortune de *Cincinnati*, s'est déplacée vers les régions où l'élevage croissait en importance, c'est-à-dire vers l'ouest, gagnant *Chicago*, *Saint-Louis*, *Omaha*. *Saint-Joseph*, *Kansas-City*. Elle y trouve la matière première, c'est-à-dire le bétail, sur place. Le sel du Kansas si utile aux éleveurs, vient également à son aide.

Enfin, on voit les filatures de coton, situées pour la plupart encore dans les États du nord-est, se multiplier dans le sud de la région atlantique, c'est-à-dire au voisinage de la région de culture.

Ces déplacements sont facilités par l'accroissement du réseau des communications. Les points de rencontre ou d'aboutissement des grandes voies ferrées et navigables sont aussi ceux où l'industrie atteint sa plus grande activité, et les trois villes les plus populeuses de l'Union, *New-York*, *Chicago*, *Philadelphie*, occupent les trois premières places par la valeur de leur production industrielle.

2. Industrie métallurgique. — Les États-Unis ont conquis le premier rang dans le monde pour l'industrie métallurgique. Pour la production de la fonte, ils ont dépassé l'Allemagne, qui a elle-même distancé les Iles Britanniques.

Il existe aux États-Unis trois grands centres de travail du fer : 1° la Pennsylvanie et l'Ohio; 2° l'Illinois; 3° l'Alabama et le Tennessee. Les deux premiers reçoivent par voie d'eau les minerais du lac Supérieur, après avoir à peu près épuisé les minerais locaux; le troisième s'approvisionne sur place. La houille, le gaz naturel, le coke produit surtout à *Connellville* (Pennsylvanie) alimentent les haut fourneaux, fonderies, forges et aciéries, dont quelques-uns ont une réputation universelle.

La Pennsylvanie produit 46 p. 100 des fontes américaines. *Pittsburg* (345 000 habitants) et sa voisine *Allegheny* (138 000) fournissent des rails d'acier, des locomotives, des plaques de blindage, des ponts et des char-

pentes en fer. Dans l'Ohio, c'est *Cleveland* (415 000 habitants) sur le lac Érié, qui est le siège principal de la métallurgie, fournissant surtout des chalands d'acier. Dans l'Illinois, *Chicago* (1 874 000 habitants), possède en dehors de ses florissantes industries alimentaires, des fabriques de quincaillerie, d'outils, de wagons, des aciéries ; une de ses spécialités, c'est la production de machines agricoles, qui trouvent dans la région un débouché assuré. Dans l'Alabama, l'industrie du fer et de l'acier s'est intallée à *Birmingham* (42 000 habitants), qui ne date que de 1871, et *Bessemer*, qui ne date que de 1887. La machine à coudre et la machine à écrire sont d'invention américaine, et, pour ces articles, les États-Unis maintiennent leur supériorité.

Un des traits caractéristiques de la métallurgie du fer aux États-Unis, c'est la perfection de l'outillage et la grande capacité des appareils, qui permettent une production plus rapide et plus intense qu'en aucun autre pays. Bien que les salaires aient haussé, le prix de revient a diminué, et c'est ce qui rend si dangereuse la concurrence des États-Unis. L'industrie américaine a déjà trouvé des acheteurs à grande distance, et, pour ne citer que quelques exemples, elle a fourni une partie du matériel roulant du chemin de fer de l'Ouganda, du chemin de fer de Damas à la Mecque, et nombre de machines pour les mines de l'Afrique australe.

3. Industrie textile. — Parmi les industries textiles, celle de la *laine* naquit de bonne heure, quand les colons développèrent l'effectif de leurs troupeaux dans la Nouvelle-Angleterre, c'est-à-dire les États actuels du nord-est. C'est dans ces États qu'elle est la plus active encore aujourd'hui, bien que l'élevage du mouton soit pratiqué dans d'autres régions des États-Unis ; le Massachusetts, Rhode-Island, la Pennsylvanie et l'État de New-York produisent la majorité des lainages fabriqués dans l'ensemble du pays, tissus dans les deux premiers de ces États, tapis dans les deux autres. *Philadelphie*, *Lawrence* (Massachusetts), *Providence* (Rhode-Island) sont les principaux centres de l'industrie lainière américaine.

45 p. 100 des tapis produits aux États-Unis proviennent de Philadelphie. C'est un exemple de localisation d'industrie comme il s'en trouve surtout dans ce pays. Non moins remarquable est la part du Massachusetts dans la fabrication de la cordonnerie (45 p. 100), de *Troy* (New-York) dans la production des cols et manchettes, de *Gloversville* et de *Johnstown* (New-York) dans la ganterie. Cette spécialisation a pour conséquence une fabrication rapide et à bon marché.

La première filature de *coton* fut ouverte à *Pawtucket*[1] (Rhode-Island) à la fin du XVIII[e] siècle. D'autres s'établirent dans la Nouvelle-Angleterre, autour de *Boston* et de *Providence*, après la guerre de 1812 avec la Grande-Bretagne; les chutes d'eau, nombreuses, fournissaient une force motrice facile à capter. Depuis lors, les États du nord-est sont demeurés la terre d'élection de l'industrie cotonnière, malgré la tendance de cette industrie à étendre sa zone de répartition vers la région de culture de coton[2] et le nombre croissant des établissements.

Il n'est guère d'industrie dont les progrès aient été aussi rapides que celle du coton aux États-Unis. Interrompue par la guerre de sécession, la marche ascendante de l'industrie cotonnière américaine se traduit par l'augmentation de la consommation de la matière première et l'accroissement du nombre des broches. Déjà près du tiers du coton récolté aux États-Unis y est travaillé; le nombre des broches a plus que doublé depuis 1877; il est aujourd'hui de plus de 22 millions[3]. En 1904-1905, pour la première fois, l'Union a exporté plus de cotonnades qu'elle n'en a importé.

Tandis que l'industrie du coton s'approvisionne dans le pays même, celle de la *soie* est obligée d'importer la matière première du dehors; le mûrier, en effet, n'est pour ainsi dire pas cultivé aux États-Unis. Cela n'a pas empêché cette industrie de prendre un développement

1. D'un nom indien qui signifie : près de la petite chute.

2. Près du tiers des broches se trouvent déjà dans des États du Sud, tels que les deux Carolines, la Géorgie, qui travaillent surtout pour l'exportation.

3. Iles Britanniques, 48 millions.

considérable dans les États du nord-est, New-Jersey, Pennsylvanie, New-York, Connecticut. *Paterson* (New-Jersey), où vivent de nombreux Italiens, doit en partie à ces immigrants d'être le plus grand des centres de fabrication de soieries aux États-Unis, le premier du monde pour la production des rubans. Les métiers américains absorbent déjà 30 p. 100 de la soie produite dans le monde, alors que ceux de France n'en travaillent guère plus de 20 p. 100. Les États-Unis ont donc récemment conquis le premier rang dans l'industrie des soieries, et si l'importation de soieries d'Europe dure encore, c'est que la consommation de l'Union en produits de ce genre est considérable.

4. Autres industries. — En dehors des catégories précédentes, il existe nombre d'autres industries florissantes aux États-Unis. Il convient, parmi elles, de mentionner l'*industrie électrique*, la première du monde par la valeur de ses produits et le développement de ses applications.

Les États-Unis produisent annuellement pour plus de 500 millions de francs de machines et appareils électriques, dynamos, transformateurs, commutateurs, moteurs, ascenseurs, lampes à arc et à incandescence, projecteurs, appareil de télégraphie et de téléphonie.

La majeure partie du cuivre produit par les États-Unis y est raffinée par l'électrolyse. Les usines électro-chimiques qui utilisent les chutes de Niagara produisent en grand l'aluminium, le carbure de calcium et le *carborundum*, combinaison de carbone et de silice propre à remplacer le diamant dans les machines perforatrices.

En dehors des moteurs électriques, tels que les moteurs pour chemins de fer et tramways[1], l'emploi de l'électricité est beaucoup plus répandu aux États-Unis qu'en Europe. Les ventilateurs électriques sont des appareils auxquels les brûlants étés de l'Amérique du Nord ont assuré une grande vogue. Le rôle des ascenseurs électriques est capital dans les *sky-scrapers*[2],

1. Il y a, aux États-Unis, 47 000 kilomètres de chemins de fer et de tramways électriques, longueur supérieure à celle du réseau ferré français.

2. Littéralement, *gratte-ciel*.

immenses maisons à douze, quinze ou vingt étages, contenant des milliers de bureaux, qui caractérisent les quartiers d'affaires des grandes villes. La longueur des fils téléphoniques dépasse 4 800 000 kilomètres, et l'on compte en moyenne un téléphone par 40 habitants.

Résumé de la production industrielle. — Le recensement de 1900 a dénombré plus de 5 700 000 personnes employées dans l'industrie, alors qu'en 1870 on n'en comptait guère plus de 2 millions. Utilisant pour 38 milliards de francs de matières premières, l'industrie des États-Unis fournit pour plus de 67 milliards de produits. Si intense que soit la consommation intérieure, on conçoit aisément qu'une large part de cette énorme production doive chercher des acquéreurs au dehors.

5. — Commerce.

1. Commerce intérieur. — Dans les transactions qui se font aux État-Unis, le commerce intérieur a de beaucoup la plus large part. Il existe tant de différences entre les productions naturelles des divers États, entre leurs degrés de développement industriel, il y a de telles distances à franchir dans l'intérieur de l'Union, que des échanges indispensables et fructueux peuvent s'établir en dehors de toutes relations avec l'étranger.

Un citoyen américain achète 40 fois plus de produits nationaux que de produits du dehors. En cela, il est servi par un réseau extraordinairement développé de chemins de fer, dans lequel la concurrence que se font les diverses Compagnies a pour effet d'abaisser les prix. De plus, l'extrême variété des produits que renferme leur territoire a permis aux États-Unis de vivre presque entièrement sur leurs propres ressources. De là à réserver aux produits nationaux le marché intérieur, il n'y avait qu'un pas. Ainsi s'expliquent la politique protectionniste des États-Unis et le peu de soins qu'ils ont apporté, jusqu'à une époque assez rapprochée de nous, au développement de leur marine marchande.

2. Commerce extérieur. — Une fois la consommation intérieure assurée, il reste un tel excédent de

produits naturels et fabriqués, que les États-Unis disposent pour l'exportation d'un supplément considérable. Nous avons vu quelles proportions grandioses a prises la production des denrées alimentaires, des matières premières nécessaires à l'industrie, des combustibles, des métaux utiles ou précieux. Parmi les produits fabriqués, les perfectionnements apportés dans l'industrie, l'organisation savante du travail et de la vente, la constitution de puissants *trusts* ou associations de producteurs, ont permis aux États-Unis non seulement de réduire les importations étrangères, mais de se créer des clients au dehors. Depuis 1874, à part de rares et peu importantes interruptions, les États-Unis vendent à l'extérieur plus qu'ils n'achètent, et l'écart entre les importations et les exportations s'accroît d'une façon presque continue. Dans une année ordinaire, il dépasse 2 milliards de francs au profit des exportations.

Le commerce extérieur des États-Unis en 1905 a dépassé 14 milliards. L'Union américaine vient ainsi, pour la valeur de ses échanges, immédiatement après les Iles Britanniques et l'Allemagne. En regard de 6 milliards 138 millions d'importations, elle enregistre 8 milliards 300 millions d'exportations.

Les États avec lequel se fait principalement ce commerce sont, par ordre d'importance des échanges, les Iles Britanniques, l'Allemagne, le Canada, la France[1], Cuba, les Pays-Bas, le Mexique, le Brésil, le Japon, l'Italie.

Les Etats-Unis importent, par ordre de valeur, du sucre, du café, des produits chimiques, des peaux, des cotonnades, de la soie brute, du caoutchouc, du chanvre et jute, des soieries, de la laine, des fruits. Ils exportent du coton, pour une valeur de plus de 1 900 millions de francs, de la viande pour 880 millions, des céréales, du pétrole, des machines, du cuivre, du bois, du bétail, du tabac, du fer, de la houille, du cuir, des cotonnades.

1. 850 millions de francs, dont 420 millions en importations de France.

3. Ports de commerce. — Les 7/8 du commerce extérieur des États-Unis se font par les ports de l'Atlantique et du golfe du Mexique; le reste se partage à peu près également entre les ports de la région des grands lacs et ceux du Pacifique. On conçoit dès lors quel redoublement d'activité le développement des États-Unis a valu aux grands ports du nord-ouest de l'Europe, les mieux placés pour assurer des échanges de valeur croissante.

La moitié du commerce extérieur des États-Unis se fait par *New-York*[1], dont le port abrite un mouvement annuel de 19 millions de tonneaux de jauge brute, non compris le cabotage. New-York est le point de départ et d'aboutissement des services de navigation à vapeur les plus rapides entre les États-Unis et l'Europe, le point d'arrivée de la majeure partie des immigrants. Son commerce résume celui des États-Unis : sur ses quais s'embarquent les grains[2] et farines, le tabac, les fruits, les conserves, le bétail, le coton. La population dépasse 3 700 000 habitants, ce qui fait de New-York la ville la plus peuplée du monde après Londres.

C'est l'ouverture du *canal de l'Érié* (1825), par les vallées de l'Hudson et de son affluent le Mohawk, jusqu'au lac Érié, qui a décidé des destinées de New-York, et lui a fait distancer *Boston*. Cette voie artificielle ouvrait en effet des communications d'un grand prix avec les grands lacs et l'arrière-pays. Tandis qu'en arrière de Boston se dresse l'obstacle des Berkshire Hills, le canal de Érié, au bief de partage, n'est qu'à 54 mètres d'altitude. Outre le canal, six voies ferrées empruntent aujourd'hui cette « porte orientale des États-Unis. » Plus au sud, aucun des ports placés sur les « vallées submergées, » comme *Philadelphie*, sur la Delaware, et *Baltimore*, sur la baie Chesapeake, ne dispose de communications aussi faciles avec l'intérieur : la barrière des Appalaches oblige la voie ferrée de Philadelphie à Pittsburg à monter à 658 mètres ; celle de Baltimore à Chicago s'élève à 798.

1. Les 2/3 des importations; plus de 1/3 des exportations (Voir fig., p. 370).

2. Les élévateurs du port de New-York peuvent contenir plus de 6 millions d'hectolitres de blé ; ils peuvent déverser dans les navires 135 000 hectolitres à l'heure.

Boston (595 000 habitants) est aujourd'hui le deuxième port des États-Unis. C'est, après Londres, le premier marché du monde pour les laines. Relativement au nombre de ses habitants, Boston est la ville la plus riche

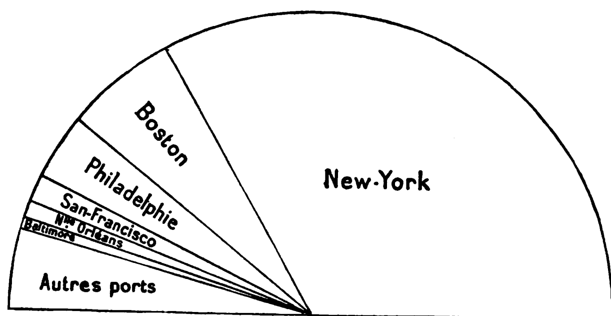


PLAN DE L'AGGLOMÉRATION DE NEW-YORK.

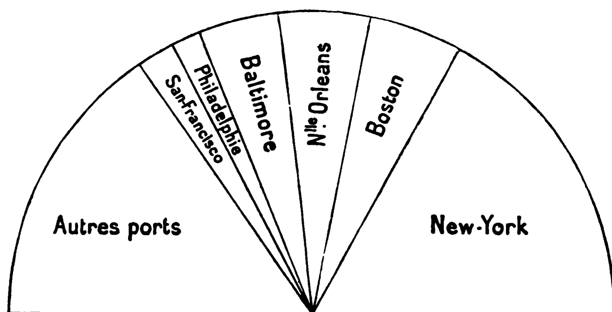
des États-Unis, et ses capitaux ont largement contribue au développement de l'Ouest.

Au troisième rang, grâce à l'amélioration des passes du Mississipi, se place la *Nouvelle-Orléans* (300 000 habitants), le premier port des États-Unis pour l'exportation du coton. Ensuite vient *Philadelphie* (1 368 000 habitants), plus importante encore comme centre d'industrie que comme ville maritime. Il en est de même d'ailleurs de *Baltimore* (531 000 habitants).

Sur le golfe du Mexique, le premier port, après la Nouvelle-Orléans, est *Galveston*, qui grandit rapidement par



Importations



Exportations

l'exportation des céréales et du coton. Sur le Pacifique, la plus grande activité se remarque dans le groupe des ports du Puget-Sound (Washington), tels que *Seattle* (155 000 habitants), *Tacoma*, *Port-Townsend*. *San-Francisco* (343 000 habitants) ne vient qu'ensuite.

Le Puget-Sound est un fjord aux multiples ramifications, dans lequel la navigation maritime dispose de nombreux mouillages en eau profonde. La pêche maritime, la meunerie, l'exploitation

des bois, le traitement de minerais importés, entretiennent une activité croissante. Deux lignes ferrées transcontinentales aboutissent au Puget-Sound, qui est relié en outre au transcontinental canadien. Seattle partage avec Vancouver (Canada) et San-Francisco les services réguliers de paquebots à destination du Japon et de la Chine.

4. Transports. — Les ports maritimes sont l'aboutissement de lignes ferrées et de voies navigables diverses. Le rôle de celles-ci n'est nullement négligeable, et le canal de l'Érié, par exemple, malgré la multiplication des chemins de fer, reste un élément de la prospérité de New-York.

La navigation intérieure dispose anx États-Unis de 44 000 kilomètres de voies fluviales et de canaux, dont 28 000 pour le réseau de Mississipi et de ses affluents. Les points extrêmes de ce réseau sont *Olean*, sur l'Allegheny, 3 500 kilomètres du golfe du Mexique, et *Fort Benton*, sur le Missouri, à 5 600 kilomètres. De Duluth à New-York, par les lacs, le canal de l'Erié et d'Hudson, se déroule une voie navigable de 2 500 kilomètres. Les voies navigables, bien que de plus en plus délaissées pour les chemins de fer, continuent à jouer un rôle dans le transport des charbons et des minerais; en revanche, celui des céréales leur a presque totalement échappé.

La région des grands lacs possède l'organe le plus remarquable de la navigation intérieure : c'est le système des lacs, qui s'étendent sur une ligne presque deux fois égale à la distance de Dunkerque à Perpignan, celui des canaux, canadiens ou de l'Union, qui rachètent les différences de niveau entre les lacs, enfin, le Saint-Laurent. 30 p. 100 du tonnage total de la marine marchande des États-Unis sont représentés par la flotte des grands lacs, et Chicago peut recevoir en été, par le Saint-Laurent, des navires de mer de 4 mètres de tirant d'eau. Unie à New-York par le canal de l'Érié, qui doit être approfondi, Chicago l'est aussi au réseau du Mississipi, au moyen d'un canal qui joint l'Illinois, affluent du grand fleuve.

Dans le réseau ferré, aux mailles multiples, il faut distinguer les lignes transcontinentales, d'est en ouest, et

celles qui joignent lès États du nord aux États du sud. A Seattle aboutissent le *Great Northern* et le *North Pacific;* à San-Francisco, le *Central Pacific;* à los Angeles, l'*Atlantic Pacific* et le *Southern Pacific*. Entre Saint-Paul et le golfe du Mexique, le Mississipi est enjambé par 27 ponts de chemins de fer.

Les principales lignes qui unissent le nord au sud vont de Boston à la Nouvelle-Orléans par New-York, Philadelphie, Baltimore et Atlanta; de Chicago à la Nouvelle-Orléans, par Saint-Louis; de Duluth à Galveston, par Kansas-City; de Seattle à los Angeles. A la frontière méridionale, plusieurs lignes se raccordent au réseau mexicain.

La marine marchande des États-Unis comprend 8 400 navires à vapeur et 16 000 à voiles, d'une jauge totale de plus de 6 millions de tonneaux. Mais 1/7 à peine de ce tonnage est affecté au commerce extérieur; le reste sert au cabotage, à la navigation des lacs et à la grande pêche. Les États-Unis toutefois cherchent à accroître la part de leur pavillon dans le commerce étranger, en subventionnant des lignes nationales de navigation à vapeur et des entreprises de constructions navales. Une des difficultés qu'ils rencontrent dans le développement de leur marine, c'est la pénurie d'équipages; 51 p. 100 du personnel embarqué sur leurs navires de commerce consistent en marins étrangers.

6. — Population.

1. Accroissement de la population. — L'annexion de nouveaux territoires, l'immigration, l'accroissement naturel de la population, ont porté le nombre des habitants des États-Unis à plus de 76 millions en 1900. Ce nombre excède certainement 82 millions aujourd'hui. Il faut en outre remarquer que les États-Unis, devenus puissance coloniale, comptent à Porto-Rico, aux îles Samoa et aux Philippines, 8 600 000 individus soumis à leur domination.

Dans les premières années de la guerre de l'Indépen-

dance, on évaluait à 3 millions d'habitants la population des 13 colonies insurgées. Le premier recensement pratiqué aux États-Unis, celui de 1790, ne signalait encore que 3 929 827 habitants. Depuis lors, chacun des dénombrements décennaux a été marqué par une forte augmentation.

POPULATION DES ÉTATS-UNIS, DE DIX EN DIX ANS

ANNÉES	NOMBRE D'HABITANTS	SUPERFICIE (kilom. carrés)	ACCROISSEMENT p. 100.	OBSERVATIONS
1790	3 929 827	2 149 028	—	
1800	5 305 925	—	29,8	Acquisition de la Louisiane, 1803.
1810	7 239 814	5 179 207	30,8	
1820	9 654 596	—	28,6	Acquisition de la Floride, 1821.
1830	12 866 020	—	28,5	
1840	17 069 453	5 332 705	28,1	Accession du Texas, 1845. Annexion de la Californie, du Nevada, de l'Utah, etc., 1848.
1850	23 191 876	7 720 370	30,4	
1860	31 445 080	7 835 986	30,2	Guerre de Sécession. 1861-1865. Achat de l'Alaska, 1867.
1870	38 558 371	—	20,4	
1880	50 155 783	—	26,1	
1890	62 722 250	—	24.9	
1900	76 393 387	—	21,4	

C'est dans les États du nord-est que la densité[1] moyenne de la population est la plus élevée, particulièrement dans la zone littorale qui va du Massachusetts à la Virginie; il faut y joindre les bords des lacs Michigan, Érié et Ontario, une partie de la Pennsylvanie et de l'Ohio.

La densité, toutefois, est loin d'égaler celle des régions populeuses de l'Europe, sauf dans les États de très petites dimensions, où elle est élevée par la présence des centres urbains. On compte ainsi 133 habitants au kilomètre carré dans l'État de Rhode-Island, le plus petit de l'Union, et 127 dans le Massachusetts. Mais l'État de New-York, qui a à peu près les dimensions de la Roumanie, n'a que 61 habitants au kilomètre carré[2], malgré les 3 700 000 habitants de sa grande ville; la Pennsylvanie n'en a que 54 ; l'Illinois, 33.

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 129, carton 1.

2. D'après une statistique de 1905.

Plus de 29 p. 100 de la population vivent dans la zone comprise entre 40 et 42 degrés de latitude. Dans cette zone sont situées les grandes villes de New-York, Philadelphie, Pittsburg, Cleveland, Toledo, Chicago, Omaha. 30 p. 100 seulement des habitants peuplent la partie située à l'ouest du méridien de Saint-Louis.

A l'ouest de ce méridien, en effet, s'étendent la région des prairies, qui offre encore bien des espaces disponibles à la colonisation, et la vaste étendue de montagnes, de plateaux et de déserts de l'ouest. L'Ouest est cependant la portion des États-Unis dans laquelle la population s'accroît le plus rapidement[1]; l'afflux de nouveaux venus vers l'ouest, qui a incessamment déplacé dans ce sens le centre de gravité de la population, dure encore.

2. Grandes villes. — Dans l'accroissement général de la population les grandes villes ont eu une large part. En 1790, 4,25 p. 100 des habitants vivaient dans des villes de plus de 25 000 habitants. En 1870, la part de ces villes atteignait 17,5 p. 100; en 1900, 25,9 p. 100. On comptait, en 1900, 160 de ces villes, dont 38 de plus de 100 000 habitants.

La croissance des grandes villes s'est faite avec une prodigieuse rapidité. En 1790, New-York ne comptait encore que 33 000 habitants; Philadelphie, 28 000; Boston, 18 000. Chicago, aujourd'hui la deuxième ville de l'Union, n'existait pas; Saint-Louis n'était guère qu'un village. Nous avons vu ce que ces villes sont devenues.

Chicago n'était, en 1830, qu'un simple fort, bâti pour tenir les Indiens en respect. Peu à peu, quelques trappeurs vinrent y faire le commerce des fourrures et des bois. En 1837, on n'y comptait encore que 4 000 habitants. Plus modestes encore sont les origines de *Saint-Paul :* la première maison édifiée sur son emplacement actuel fut une boutique ouverte par un Canadien errant qui, manquant de couleur, écrivit à la craie sur sa porte : *Whisky en gros et au détail.* Aujourd'hui, Chicago compte 1 874 000 habitants, et Saint-Paul, 172 000.

1. Il faut en excepter l'État de Nevada, en diminution.

Saint-Louis, qui ne figurait au recensement de 1840 qu'avec 16 000 habitants, est devenue la quatrième ville de l'Union, avec 612 000, *Cleveland*, avec un peu plus de 1 000 habitants en 1840, en renferme aujourd'hui 415 000.

Il n'est pas jusqu'à la capitale fédérale des États-Unis, *Washington*, fondée sans autres considérations que celles de l'administration générale de l'Union, qui n'ait pris part au mouvement général de croissance, passant de 8 000 habitants en 1810 à 293 000 aujourd'hui.

Les villes jaillissent parfois du sol du jour au lendemain. Les Américains donnent le nom de « villes-champignons » à ces localités que font surgir la découverte d'une mine, un nœud de chemins de fer, ou simplement une spéculation. Beaucoup, il est vrai, disparaissent comme elles sont nées.

L'accroissement des villes se fait parfois au détriment des régions environnantes. L'attraction des grands centres populeux est encore plus forte en Amérique qu'en Europe, en dépit des perspectives qu'offrent les occupations rurales telles que l'agriculture et l'élevage. Les progrès de New-York, de Chicago, de Philadelphie, de Saint-Louis, ont pour contre-partie une diminution de la population dans les comtés de leur voisinage.

3. Les Indiens. — L'expansion des Européens aux États-Unis a eu pour conséquence le refoulement et la diminution de la population indigène. Ni assez nombreux, ni assez bien armés pour opposer une résistance prolongée au flot montant de la colonisation, vivant trop exclusivement de la pêche et de la chasse, les *Indiens* ont été parqués, à partir de 1830, dans des *réserves* où la colonisation par les blancs était interdite. Mais les exigences de la colonisation font peu à peu diminuer le nombre et l'étendue de ces réserves. Ainsi, en 1889, l'occupation de l'*Oklahoma*, partie du Territoire Indien, a été autorisée, et les progrès du peuplement et de l'exploitation de ce pays ont amené, en 1906, l'avènement de l'Oklahoma, uni au Territoire Indien, au rang d'État, l'État d'*Oklahoma*.

Le nombre des Indiens n'a cessé de diminuer. On en comptait encore 322 000 en 1880; en 1900, ils n'étaient plus, métis compris, que 267 000.

4. Les nègres. — On compte aux États-Unis 8 840 000 nègres, soit 1/9 de la population. Ce sont les descendants d'Africains importés pour le travail dans les plantations du sud. L'importation d'esclaves fut prohibée en 1808; mais l'émancipation des noirs n'a été obtenue que par la victoire des États du Nord sur ceux du Sud, dans la guerre de sécession. Depuis lors, si le nègre a conquis la liberté et tous ses droits, il n'en est pas moins l'objet de fortes préventions, et, malgré les idées démocratiques, il est tenu à l'écart par la population blanche; les conflits sanglants ne sont pas rares.

89 p. 100 des nègres vivent dans les États du Sud, parmi lesquels la Géorgie, le Mississipi et l'Alabama renferment 31 p. 100 de leur nombre total. La région des terres noires, le *black-belt*, où prospère le coton, est aussi celle où la population de couleur noire est la plus nombreuse; sur le bas Mississipi, on compte 15 nègres pour un blanc.

Pour être moins rapide que celui des blancs, l'accroissement numérique des noirs n'en est pas moins remarquable, si l'on songe qu'en 1790 ils n'étaient que 600 000. Une part notable de la population des États-Unis se composera donc de gens de couleur, qui ne sont pas sans mériter une large part des reproches qu'on leur adresse[1].

5. Immigration. — On comptait, en 1900, parmi la population des États-Unis, près de 10 millions et demi d'individus nés à l'étranger. C'est dire la large part qui revient à l'immigration dans l'accroissement numérique de cette population[2].

Assez faible jusqu'en 1815, par suite des guerres qui se déroulaient en Europe et de la guerre de 1812-1815 entre les États-Unis et l'Angleterre, l'immigration a pris depuis

1. En 1900, la proportion des nègres illettrés était de 44,5 p. 100.
2. 5,86 p. 100, sur un accroissement de 21,4 p. 100 constaté de 1890 à 1900.

lors un développement considérable. Elle subit le contre-coup de tous les événements politiques et économiques qui surviennent en Europe, redoublant d'intensité quand sévit sur le vieux continent un malaise commercial ou social. De 1820 à 1905, les États-Unis ont reçu près de 23 millions d'immigrants, non compris ceux qui sont venus du Canada et du Mexique. L'année 1905-1906 est celle qui leur a amené le plus d'étrangers, 1 062 000, en ne comptant que ceux qui ont débarqué à New-York.

Les pays qui, depuis 1820, ont fourni les plus forts contingents à cette immigration, sont : les Iles Britanniques, avec plus de 7 millions d'individus, dont moitié environ d'Irlandais, l'Allemagne avec plus de 5 millions, l'Italie, l'Autriche, les États scandinaves (Suède, Norvège et Danemark), la Russie, le Canada. Bien après viennent la France, la Chine, la Suisse, les Pays-Bas.

La composition actuelle de l'immigration n'est plus celle des années du milieu et de la seconde partie du XIXe siècle. Parmi les immigrants de nos jours, les plus nombreux viennent d'Autriche-Hongrie, d'Italie, de Russie, et de Finlande; les Iles Britanniques, les États scandinaves et l'Allemagne, qui fournissent des immigrants plus aisés et plus travailleurs, ont cessé d'occuper les premières places. Parmi les immigrants de nos jours, un trop grand nombre, malgré les mesures prises par le gouvernement des États-Unis, va grossir le prolétariat des grandes villes. En 1905-1906, le nombre des immigrants juifs d'Autriche et de Russie a été de 125 000.

Il est une autre catégorie d'immigrants dont la venue aux États-Unis a provoqué bien des réclamations. Ce sont les *Chinois*, qui ont commencé à débarquer en Californie à la suite des traités conclus avec la Chine pour l'ouverture de ses ports au commerce étranger. Travaillant à des salaires très bas, faisant aux ouvriers blancs une concurrence écrasante, les Chinois n'ont pas tardé à se rendre impopulaires. et le gouvernement des États-Unis, tout en respectant en principe la liberté de l'immigration, s'est appliqué à l'enrayer par des taxes et des mesures à peu près prohibitives. Il n'y avait plus que 90 000 Chinois aux États-Unis en 1900, et il n'en arrive guère que 2000 par

an. D'autres se rencontrent, il est vrai, aux îles Havaï, occupés dans les plantations de sucre.

Les *Japonais*, envers lesquels il est difficile de prendre des mesures du genre de celles qui ont enrayé l'immigration chinoise, étaient, en 1900, au nombre de 24 000 aux États-Unis, En 1903, il en est venu près de 20 000, et l'on en compte plus de 60 000 aux îles Havaï.

7. — Expansion des Etats-Unis.

1. Expansion en Amérique. — Les treize colonies anglaises qui s'insurgèrent en 1776 et qui formèrent la république fédérale des États-Unis ne comprenaient qu'une superficie de 2 149 000 kilomètres carrés. Vers l'ouest le nouvel État s'arrêtait au Mississipi; vers le sud, au 31e parallèle de latitude.

L'acquisition de la *Louisiane*, achetée en 1803 à la France, fit plus que doubler l'étendue des États-Unis, qui passa à 5 179 000 kilomètres carrés. La Louisiane, en effet, comprenait bien autre chose que l'État actuel de ce nom; elle embrassait, à l'ouest du Mississipi, tout le pays qui s'étend jusqu'à la Rivière rouge et aux Rocheuses, et ses limites vers le nord-ouest étaient si peu fixées, que les États-Unis réussirent à faire reconnaître leur domination jusqu'au Pacifique (1846). C'est ainsi que la possession de l'Orégon, de l'Idaho, du Washington, fut une conséquence de l'achat de la Louisiane. En 1821, la Floride avait été achetée à l'Espagne.

Séparé du Mexique en 1836, le Texas se donna aux États-Unis en 1845. Trois ans après, à la suite d'une guerre contre le Mexique, les États-Unis s'annexèrent le vaste pays compris entre les Rocheuses et le Pacifique au sud de 42°; la Californie faisait partie de ces nouvelles conquêtes, qui portèrent la superficie de l'Union à 7 720 370 kilomètres carrés. Une rectification de frontières, le long du Dominion of Canada, survenue en 1872, a constitué les États-Unis tels qu'ils sont aujourd'hui, avec une étendue de 7 835 986 kilomètres carrés.

Alaska. — Entre temps, les États-Unis, en 1867, avaient

acheté à la Russie le territoire de l'*Alaska*, au nord-ouest du continent américain. Ce pays, alors considéré comme sans valeur, s'est depuis lors signalé à l'attention universelle par sa production aurifère.

L'*or* s'y rencontre dans la partie orientale, et sur le territoire de l'Alaska se prolongent les gisements de la région canadienne du Klondyke. L'or est également exploité auprès du cap Nome, sur la mer de Béring. L'Alaska figure pour plus de 46 millions de francs par an dans la production aurifère des États-Unis.

On pêche le saumon dans les rivières de la côte, et l'on chasse le phoque aux îles Pribylov.

L'acquisition de l'Alaska ajoute 1 552 000 kilomètres carrés au territoire des États-Unis, mais on n'y comptait encore, en 1900, que 63 000 habitants, dont 30 000 blancs.

Porto-Rico. — En 1898, les États-Unis ont profité des embarras avec lesquels l'Espagne était aux prises dans l'île de Cuba insurgée pour aider les Cubains et déclarer la guerre à l'Espagne. A la suite de cette guerre, *Cuba* est devenue une république indépendante, largement ouverte toutefois au commerce et aux capitaux des États-Unis. *Porto-Rico* a été annexée.

Cette nouvelle possession, une des grandes Antilles, consiste en une île de 9 169 kilomètres carrés avec une population de 947 000 habitants. La culture du café, de la canne à sucre, des bananes, du tabac, des oranges, y est très développée. L'île *Culebra*, à l'est de Porto-Rico, est devenue un point d'appui pour la marine de guerre des États-Unis.

2. Expansion dans le Pacifique. — En la même année 1898, les États-Unis ont annexé, dans le Pacifique, l'archipel polynésien des *îles Havaï*, qui comprend 16 400 kilomètres carrés, et renferme 154 000 habitants, dont 30 000 indigènes. Ces îles sont situées à peu près à mi-chemin entre la Californie et l'Australie. Elles sont une des stations du câble transpacifique américain qui va aux Philippines, et de là à Changhaï. C'est cette position qui fait leur valeur.

La guerre avec l'Espagne a valu aux États-Unis le grand archipel des *Philippines*, d'une superficie de 296 000 kilomètres carrés, avec 7 600 000 habitants, dont 220 000 à *Manille*, la capitale. Ces îles fournissent à l'exportation la matière textile dite chanvre de Manille, du sucre, du coprah et du tabac.

Une autre acquisition faite aux dépens de l'Espagne, c'est celle de *Guam*, une des Mariannes, choisie comme point d'atterrissement sur le trajet du câble transpacifique. Enfin, dans le même océan, *Toutouila* et quelques petites îles de l'archipel de Samoa, ont été adjugées en 1900 aux États-Unis. Elles possèdent le meilleur mouillage du groupe.

On voit que les États-Unis possèdent aujourd'hui de grands intérêts dans l'océan Pacifique. Par leurs possessions avancées dans la partie occidentale de cet océan, ils sont à même de jouer un rôle considérable ou d'exercer une sérieuse influence dans l'Extrême-Orient de l'Asie.

3. L'impérialisme américain. — Bien avant cette récente expansion, les États-Unis avaient pris conscience de leur future grandeur. Ils en ont donné la preuve lorsque, sous la présidence de Monroë, John Quincy Adams formula la doctrine célèbre d'après laquelle il est du devoir des États-Unis d'empêcher l'acquisition par une puissance européenne d'un territoire quelconque dans les limites d'un État indépendant du Nouveau-Monde. Depuis lors, leur attitude a montré plus d'une fois qu'ils sont prêts à passer de la théorie aux actes, et la guerre contre l'Espagne n'a été qu'une manifestation aiguë de l'intransigeance avec laquelle les États-Unis se réservent de surveiller les destinées du continent américain tout entier.

On conçoit que l'ouverture de communications à travers l'isthme de Panama ne pouvait les laisser indifférents. Après avoir semblé hésiter entre divers projets de canaux interocéaniques, le gouvernement des États-Unis a racheté la concession française du *canal de Panama* et

s'est engagé à terminer les travaux. Mais le futur canal, officiellement neutre, sera sous le contrôle de l'Union, qui s'est fait concéder par la république de Panama une bande de terre de 8 kilomètres de largeur de part et d'autre du canal, avec l'exercice d'une surveillance sanitaire dans les ports de Colon et de Panama.

4. Armée et marine. — Avant de devenir une puissance coloniale et d'aspirer à jouer un rôle dans la politique universelle, les États-Unis se contentaient d'une armée et d'une marine peu nombreuses. La situation nouvelle impose de nouveaux devoirs, que les Américains ont reconnus et auxquels ils se sont pliés.

L'armée permanente a été portée à 65 000 hommes, auxquels il faut ajouter les garnisons de Porto-Rico et les troupes de la division des Philippines. Mais c'est à la marine de guerre surtout qu'incombe la tâche de maintenir le prestige extérieur de l'Union. En voie d'accroissement rapide, elle comprend 13 cuirassés d'escadre, 6 croiseurs cuirassés, 20 croiseurs protégés, et de nouvelles unités sont en construction. Les équipages comptent 27 000 marins.

Les États-Unis et les hommes qui dirigent leur politique ont pensé que les succès économiques ne suffisent pas à une nation qui veut tenir son rang dans le monde, et c'est un de leurs présidents qui a raillé l'utopie de « l'ange de la paix drapé dans un vêtement de calicot exempt d'impôts[1]. »

REVISION

Superficie et population. — Les États-Unis d'Amérique s'étendent sur 7 836 000 kilomètres carrés, auxquels il faut ajouter les 1 552 000 kilomètres carrés de l'Alaska, et renferment plus de 76 millions d'habitants.

Configuration générale. — On peut distinguer de l'Atlantique au Pacifique : 1° la zone côtière de l'Atlantique : 2° le système des Appalaches; 3° la région arrosée par le Mississipi; 4° les montagnes et plateaux de l'ouest, Rocheuses, Sierra Nevada et pla-

1. Th. Roosevelt. *L'idéal américain*. Trad. de Rousiers. Paris, Librairie Armand Colin, 1905, p. 12.

teaux intermédiaires. L'ensemble va de 25 à 49 degrés de latitude, du golfe du Mexique aux grands lacs.

Agriculture. — 37 p. 100 de la superficie consistent en forêts. Parmi les céréales domine le *maïs*, le *blé* vient ensuite. C'est autour et au sud des grands lacs que les cultures de grains sont le plus étendues, avec *Chicago* comme principal marché. Dans le sud, viennent la *canne à sucre*, et surtout le *coton*, que nul pays ne produit en pareille abondance.

Élevage. — La zone du maïs est aussi celle de l'élevage en grand du *porc* et des *bêtes à cornes*, d'où résulte une active industrie de conserves dont *Chicago* et *Saint-Louis* sont deux des sièges principaux. La pêche maritime est fructueuse.

Mines. — Les États-Unis tiennent dans le monde la première place pour la production du *fer*, de la *houille*, du *pétrole*, de l'*argent*, du *cuivre*, du *plomb*, une des premières pour celle de l'*or*.

Industrie. — Les industries les plus actives sont les industries alimentaires, telles que la meunerie et la fabrication de conserves, les industries métallurgiques, textiles et électriques.

Commerce. — Le commerce extérieur dépasse 14 milliards de francs. Les États-Unis vendent le coton qu'ils ne travaillent pas, de la viande et des céréales, importent du sucre, du café, des produits chimiques, des peaux, des tissus.

La moitié de ce commerce se fait par le port de *New-York* (3 716 000 habitants) ; viennent ensuite *Boston* (595 000), la *Nouvelle-Orléans* (300 000), *Philadelphie* (1 368 000) ; *Baltimore* (531 000) ; sur le Pacifique, *San-Francisco* (343 000) et les ports du Puget-Sound.

Population. — La population, qui était inférieure à 4 millions d'habitants en 1790, a dépassé 76 millions en 1900. Dans cet accroissement, l'immigration étrangère a eu une large part : près de 23 millons d'immigrants sont venus aux États-Unis depuis 1821. Les villes surtout ont bénéficié de cette augmentation.

Expansion des États-Unis. — Depuis 1783, les États-Unis se sont étendus jusqu'au Pacifique par l'acquisition de la Louisiane, de la Floride, et des conquêtes faites aux dépens du Mexique. Ils ont acheté l'*Alaska* à la Russie et enlevé *Porto-Rico* à l'Espagne. Dans le Pacifique, il se sont fait céder les *Philippines* par l'Espagne, ont annexé les îles *Havaï* et obtenu une partie des îles *Samoa*. Ils se posent volontiers en tuteurs du reste de l'Amérique, et, pour satisfaire leurs aspirations à un rôle aussi considérable, ils ont accru leurs forces de terre et de mer, ces dernières surtout.

XI. — RÉPUBLIQUE ARGENTINE ET BRÉSIL

I. — République Argentine

1. Superficie et population. — La *République Argentine*[1] s'étend sur une superficie de 2 806 400 kilomètres carrés, mesure plus de 3 500 kilomètres du nord au sud, avec 1 600 kilomètres de largeur dans le nord, c'est-à-dire l'équivalent de la distance de New-York à Saint-Louis. Mais sur cette étendue plus que quintuple de celle de la France, il n'y a guère plus de 5 millions d'habitants[2], et 1/5 de cette population se concentre à *Buenos-Aires*, la capitale. C'est moins de 2 habitants par kilomètre carré.

2. Caractères généraux et grandes divisions. — La République Argentine nous offre, dans l'hémisphère austral, la contre-partie des pays compris entre le Mississipi et les Rocheuses : au Mississipi correspond le *Parana*, dont la jonction avec l'*Uruguay* forme l'estuaire du *Rio de la Plata ;* aux Rocheuses correspondent les *Andes*, avec de plus hautes altitudes.

Chacun des deux pays, la République Argentine et les États-Unis à l'ouest du Mississipi, l'ancienne Louisiane, commence au voisinage du tropique par une région de fortes pluies et de grandes forêts, à partir de laquelle l'humidité décroît vers l'intérieur. Ainsi, dans la République Argentine, on voit, à partir du nord-est, se succéder une zone de forêts, une zone de culture de maïs, une zone de blé, une région semi-aride ou aride, et, au pied

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 131.
2. 5 400 000 à la fin de 1904.

des Andes, des centres agricoles alimentés par l'eau des montagnes comme ceux de la base des Rocheuses.

Du Gran Chaco, au nord-est, au territoire de Neuquen, au sud-ouest, on observe à peu près le même changement de climat, de végétation et de cultures que du Texas au Montana. Les forêts argentines sont cependant moins vastes, la zone des céréales est plus étroite. En outre, la République Argentine, se développant sensiblement plus en latitude que les États-Unis, va dans le sud jusqu'à près de 55°, c'est-à-dire jusqu'à une latitude correspondant à celle de la baie d'Hudson et du Labrador ; vers le nord, dépassant un peu le tropique, elle atteint une position comparable à celle du Yucatan. Moins ramassée en largeur que ne le sont les États-Unis, la République Argentine, par ses parties extrêmes, consiste en pays de valeur médiocre.

Entre sa frontière orientale et les Andes, la République Argentine comprend trois subdivisions naturelles : 1° le *Chaco;* 2° la *plaine centrale;* 3° la *pampa*. Au sud de cette dernière viennent les plateaux de la *Patagonie*.

Aucune de ces trois subdivisions n'est uniforme dans son aspect extérieur. Dans chacune d'elles, la quantité annuelle des pluies va décroissant de l'est à l'ouest. Il en résulte que, dans le Chaco, c'est la portion nord-est, la plus humide, qui possède les grandes forêts, tandis qu'à l'ouest, dans les provinces de Salta et de Jujuy, la sécheresse règne neuf mois par an, et les arbustes épineux font leur apparition. De même, dans la plaine centrale, les pluies tombent à peu près en toute saison dans l'est, tandis que les cantons voisins des Andes doivent recourir à l'irrigation pour leurs cultures. Dans la pampa, la portion orientale, la plus humide, convient au bœuf et au cheval, tandis qu'au delà, vers l'ouest, domine le mouton, mieux adapté à un climat sec. Les cultures et l'élevage traduisent partout les effets de la décroissance des pluies dans la direction de l'est à l'ouest.

Les différences sont moins tranchées dans la Patagonie, où les pluies sont presque uniformément médiocres. A mesure qu'on s'avance vers le sud, l'influence de la latitude devient prédominante, le climat se fait plus rude. Le pays s'effilant vers le sud.

le voisinage de l'Océan amène des pluies fréquentes et, dans la Terre de Feu, il n'est pas de mois sans neige.

C'est à la partie orientale de la République Argentine qu'appartient le débouché du grand système hydrographique qui aboutit à l'estuaire du *Rio de la Plata* et draine une étendue de plus de 3 millions de kilomètres carrés. Par les dimensions de la région qu'il dessert, c'est-à-dire, outre la portion orientale de la République Argentine, une partie du Brésil méridional et presque tout l'Uruguay, le système du Rio de la Plata est le digne pendant du fleuve des Amazones dans l'Amérique du Sud, et du Mississipi dans l'Amérique du Nord.

Sur l'estuaire sont les ports de *Montevideo*, capitale de l'Uruguay et de *Buenos-Aires*, capitale de la République Argentine. Des navires de mer calant 6 mètres peuvent accéder au port argentin de *Rosario*, sur le Parana. Des bateaux de 4 mètres de tirant d'eau peuvent remonter jusqu'à *Corrientes :* avec 2 mètres d'enfoncement, on franchit la frontière du Brésil, et, dans ce pays, le point terminus de la navigation, *Cuyaba*, est accessible aux bateaux de 46 centimètres de calaison. A ce dernier point, situé sur un affluent du Paraguay, qui est lui-même un tributaire du Parana, on est à 3 200 kilomètres de la mer, et en plein centre de l'Amérique du Sud, sans dépasser toutefois l'altitude de 200 mètres. Il est peu de réseaux navigables d'un pareil développement.

3. Agriculture. — Il n'y a pas longtemps encore, la République Argentine était presque exclusivement un pays d'élevage. Aujourd'hui, elle a pris en outre un grand développement agricole, et l'on peut prévoir à brève échéance l'avènement d'industries considérables.

L'étendue cultivée, qui n'était guère que de 1 500 kilomètres carrés en 1854, dépasse de nos jours 120 000, et pourrait être encore accrue. Il est à remarquer toutefois que nos cultures d'Europe ne sont pas praticables dans l'extrémité nord du pays, qui va jusqu'au delà du tropique : elles s'arrêtent pour la plupart à 30° de latitude. La région dans laquelle ces cultures sont le plus répandues est celle qui est comprise entre l'Uruguay et le Parana [1],

1. De là son nom d'*Entre-Rios*.

et qui, à l'ouest du Parana, va jusqu'à Cordoba et Mercedes, au sud, jusqu'au port de Bahia Blanca sur l'Atlantique. En raison du régime des pluies, la partie orientale de cette région souffre parfois d'un excès d'humidité, tandis que, dans l'ouest, il faut, par endroits, recourir à l'irrigation. Le blé est la céréale des parties sèches ; le maïs, celle des parties humides.

La culture du *blé*, qui ne cesse de gagner du terrain dans la pampa, occupe l'ouest de la province de Buenos-Aires, une partie de celle de Santa-Fé, le sud de l'Entre Rios, le centre et le sud-ouest de la province de Cordoba. La récolte annuelle est de 4 200 000 tonnes, ce qui correspond à plus de 50 millions d'hectolitres.

Alors qu'en 1880 encore la République Argentine importait du blé pour sa consommation, elle est aujourd'hui un des pays du monde qui disposent du plus fort excédent pour l'exportation, et elle en expédie près de 2 millions et demi de tonnes par an. La meunerie est devenue une industrie considérable, et les farines argentines prennent le chemin du Brésil.

Le *maïs* vient dans l'est de la province de Buenos-Aires, celle de Santa-Fé, et dans les terres d'alluvion humides de l'Entre-Rios ; à l'aide d'irrigations, on réussit à le cultiver jusque dans les provinces andines de Salta et de Jujuy. Il n'occupe toutefois pas la moitié de la surface consacrée au blé. La récolte est de 3 500 000 tonnes, dont plus des 2/3 sont exportés. La République Argentine n'est dépassée que par les États-Unis pour la vente de maïs à l'étranger [1].

Les autres céréales ne sont que peu cultivées ; ni le seigle ni l'avoine ne méritent une mention. L'*orge* sert de fourrage vert, ou bien ses grains nourrissent des chevaux de choix ; on en cultive pour la brasserie dans les environs de Bahia Blanca, de Mendoza et de San-Juan.

1. Les pays de destination du blé sont l'Angleterre, le Brésil, la Belgique, l'Allemagne. Le maïs va en Angleterre, en Allemagne, en Belgique et en Italie. Une notable partie des céréales navigue à ordres, prête à se diriger sur les marchés où la spéculation trouve profit à l'appeler.

Après le blé et le maïs, la culture la plus répandue dans la République Argentine est celle de la graine de *lin*, dont la récolte est exportée presque entièrement.

La *vigne* est presque une spécialité des provinces de Mendoza et de San-Juan, dans les régions relativement sèches qui s'étendent le long des Andes. La production du vin suffit presque à la consommation du pays, mais les vins argentins se conservent mal, à cause de la chaleur qui règne encore à la saison des vendanges.

La *canne à sucre* est cultivée, au nord du 28e parallèle, dans le territoire des Missions, entre l'Uruguay et le Parana, et surtout dans les vallées chaudes et humides des provinces de Tucuman, Salta et Jujuy. Déjà la production du sucre est assez intense pour alimenter une exportation, dirigée principalement vers l'Uruguay.

Des cultures qui n'en sont encore qu'à leurs débuts sont celles du *coton*, dans le territoire des Missions et auprès de Corrientes, et du *mûrier* dans les provinces où l'on cultive la canne à sucre.

La flore indigène fournit dans la *yerba maté* une plante qui joue dans une notable partie de l'Amérique du Sud le rôle du thé en Asie. Le maté, cultivé ou recueilli à l'état sauvage dans la République Argentine, le Paraguay et les États méridionaux du Brésil, est, dans l'Amérique du Sud, la boisson de 20 millions d'individus.

Dans les forêts du nord-est et du nord-ouest, il est un arbre d'une grande utilité, le *quebracho colorado*. Il se prête fort bien à la préparation d'extraits pour la tannerie ; le bois, dur, résistant aux insectes et à la décomposition, fournit les traverses du réseau ferré argentin ; en outre, il s'en exporte plus de 250 000 tonnes à l'étranger.

4. Élevage. — La distribution des animaux domestiques ne tient pas seulement à la répartition des pâturages naturels et des cultures fourragères, mais aussi à des particularités de climat. Vu son effectif considérable, le bétail doit en effet vivre presque exclusivement en plein air, et

c'est ce qui fait, par exemple, que l'élevage est limité, en Patagonie, aux vallées abritées, tandis qu'il est gêné, sur les plateaux de ce pays, par un hiver assez rude, accompagné de vents violents, tels que le *pampero*.

Les bêtes à cornes peuvent supporter une chute annuelle de pluies de 2 mètres environ ; aussi les trouve-t-on jusque dans les provinces du nord-ouest, voisines du tropique, celles de Salta et de Jujuy, et même dans les régions pluvieuses du nord-est, comme les territoires de Formosa et des Missions. Les chevaux sont limités aux régions qui reçoivent 1ᵐ,40 de pluie au maximum ; aussi vont-ils moins loin vers le nord que les bœufs. Les moutons ne supportent pas plus d'un mètre de pluie, aussi sont-ils principalement répandus dans l'ouest, aux latitudes moyennes du pays ; mais en outre, résistant assez bien au froid et à la faim, ils se rencontrent en Patagonie et même dans la Terre-de-Feu, représentés par des variétés originaires de l'Écosse, sous un climat analogue à celui du nord de la Grande-Bretagne.

Suivant le climat varie la nourriture mise à la disposition du bétail sur place. Les pâturages du sud de l'Entre-Rios et ceux du nord de la province de Buenos-Aires sont renommés pour leurs herbes annuelles tendres, le *pasto blando* ou *pasto tierno ;* c'est là que s'engraissent le mieux les animaux de boucherie, là que les moutons ont la toison la plus fine et la mieux fournie. En s'éloignant de là, on voit l'herbe tendre faire place au *pasto duro* ou *pasto fuerte*, herbe pérenne de la pampa, qui règne à partir de 60 à 70 kilomètres des rivières. Enfin, dans l'ouest, dans la direction de Cordoba et de Mercedes, on nourrit le bétail avec de la luzerne, obtenue le plus souvent par irrigation, et donnant quatre coupes par an.

Après les États-Unis et la Russie, la République Argentine est le pays du monde qui possède le plus d'animaux de l'espèce bovine, 26 millions environ. On y trouve plus de 5 millions et demi de chevaux, et 100 à 120 millions de moutons. Comparés à ceux d'autres pays, ces chiffres donnent une idée du développement argentin.

La multiplication des chevaux a été particulièrement remarquable. Un fait curieux et inexpliqué, c'est la disparition du

cheval, dont on trouve les restes fossiles dans la pampa argentine ; toujours est-il que, dans ce pays qui est peut-être son berceau, l'espèce chevaline était éteinte lors de l'arrivée des Espagnols. Les Indiens de la pampa et de la Patagonie, armés d'arcs, allaient à pied à la chasse du guanaco, lorsque Mendoza, en 1540, débarqua quelques chevaux à Buenos-Aires. Or, quarante ans seulement plus tard, Sarmiento rencontrait le long du détroit de Magellan des Patagons à cheval, armés du lasso. C'est dire combien la multiplication et la propagation du cheval avaient été rapides. Comme les grandes steppes de Hongrie, de Russie et de Mongolie, la pampa eut son type de cavalier, ce fut le *gaucho*.

5. Produits de l'élevage. — Si l'exportation des produits agricoles argentins dépasse aujourd'hui celle des produits de l'élevage, cela n'empèche pas que cette dernière ne se soit grandement accrue. La République Argentine est le premier pays du monde pour l'exportation de la laine, le second pour l'exportation de viande de mouton, le troisième pour l'exportation de viande de bœuf.

En 1892, elle n'envoyait encore que 42 tonnes de laine à l'étranger; de nos jours, elle en expédie, suivant les conditions du marché universel, de 170 000 à 240 000, dont la moitié en France. L'exportation des peaux, depuis la même date, s'est accrue de 60 p. 100 ; celle des viandes, de 136 p. 100; celle du bétail vivant, plus ou moins contrariée par les règlements douaniers et sanitaires, de 20 p. 100 ; celle des graisses, de 86 p. 100.

Comme aux États-Unis, l'extension de l'élevage fort au delà des besoins de la consommation intérieure a développé l'industrie des conserves de viande, et diverses industries dérivées. Des animaux vivants, des carcasses congelées, des peaux, de la graisse, du suif, de l'extrait de viande, tels sont les éléments d'exportation que fournit l'élevage argentin. Au delà des frontières de la République Argentine, on retrouve des occupations du même genre dans l'Uruguay et le sud du Brésil.

A l'âge de trois ou quatre ans au plus, les bœufs sont amenés dans les *saladeros*, où l'on en abat plus d'un million par an. La viande sèche qui en provient est exportée principalement au

Brésil et à Cuba, tandis que les conserves prennent le chemin de l'Europe, ainsi que l'extrait de viande.

Les usines qui, soit dans la République Argentine, soit à *Fray Bentos* (Uruguay), préparent l'extrait de viande suivant la méthode Liebig, sont des établissements immenses. Ils comprennent des abattoirs, des magasins pour la viande, des hangars pour les peaux, une *graseria* avec chaudières pour l'extraction du suif, des ateliers pour le broyage des os et la fabrication de poudre de sang, une laverie de boyaux, des salles affectées à la préparation du *corned beef* et des langues conservées, des ateliers pour souder les boîtes, une fonderie, une forge, une menuiserie, un pâturage pour faire reposer le bétail destiné à être abattu. En certains mois, on tue 3 000 bœufs par jour à Fray Bentos.

La République Argentine à elle seule expédie annuellement 45 000 tonnes de bœuf congelé et 63 000 tonnes de mouton, à destination de l'Angleterre et de l'Afrique australe, 25 000 tonnes de suif, et plus de 200 000 kilogrammes d'extrait de viande.

6. Mines. — L'industrie minière n'est encore qu'à ses débuts. Cependant, le versant oriental des Andes ne semble pas moins bien partagé que le versant occidental, celui du Chili. Les monts de *Famatima*, dans la province de Rioja, sont riches en *or*, en *argent*, et en *cuivre*, qu'on exploitait déjà au temps de la domination espagnole, jusqu'à l'altitude de 3 600 mètres. L'or se trouve également, plus au nord, dans la province de Jujuy, aux mines de *Rinconada*, à 4 000 mètres d'altitude. Dans la même province, au voisinage de la Bolivie, il y a des gisements de cuivre appelés à compter parmi les plus productifs du monde.

Dans les lacs salés de la province de Jujuy, à une faible profondeur au-dessous de la croûte, on trouve le *borax* en abondance, sous la forme de « pommes de terre » contenant 45 p. 100 d'acide borique pur.

Enfin, la République Argentine possède de la *houille*, au nord de Mendoza, à faible profondeur, dans les terrains rhétiens de la base des Andes. C'est en effet dans la région andine seule qu'il faut chercher les ressources

minérales de la République Argentine; le reste du pays est de formation trop récente, exclusivement éolienne, lacustre ou alluviale.

7. Industrie. — L'industrie argentine est en voie de développement, grâce à l'afflux d'étrangers qui ont apporté les occupations de leur pays d'origine. La plupart des industries procèdent de l'agriculture et de l'élevage. Telles sont les distilleries d'alcool de maïs, les sucreries, les huileries, les tanneries, les fabriques de conserves et d'extrait de viande, les fabriques de savon et de bougies, les ateliers de cordonnerie.

8. Commerce. — La valeur des échanges entre la République Argentine et l'étranger a plus que doublé depuis 1895; elle dépasse 2 milliards 1/4 de francs, dont 1 320 millions pour l'exportation. Des droits élevés sur les importations ont pour but de favoriser l'industrie nationale, et expliquent comment la République Argentine achète moins qu'elle ne vend.

Les articles exportés sont, par ordre de valeur, les céréales et la graine de lin, la laine, les peaux, la viande, le bétail, la graisse, le quebracho, le sucre et le beurre. L'importation consiste surtout en fers et machines, nécessaires à l'outillage agricole et aux voies ferrées, en produits textiles manufacturés, en poterie et verrerie, en vins fins et liqueurs, en houille et pétrole.

La première place dans le commerce extérieur de la République Argentine appartient, tant pour les ventes que pour les achats, aux Iles Britanniques; la seconde à l'Allemagne, la troisième à la France, la quatrième aux États-Unis. L'Allemagne et la France demandent à la République Argentine plus qu'elles ne lui fournissent [1]; c'est le contraire pour les Iles Britanniques et les États-Unis.

La plus grande partie du réseau ferré argentin appartenant à

1. France : importations, 110 millions de francs; exportations, 194 millions.

des Compagnies anglaises, tout le matériel fixe ou roulant est fourni par l'Angleterre, qui importe en outre ses cotonnades, ses lainages et sa houille. Les États-Unis fournissent les machines agricoles, le bois et le pétrole.

Les ports par lesquels se fait le commerce extérieur sont *Buenos-Aires* et son annexe *la Plata*, sur l'estuaire du Rio de la Plata, *Rosario*, sur le Parana, et *Bahia Blanca*, sur l'Atlantique[1].

Bahia-Blanca est le port le meilleur et le plus profond entre le Brésil et la Patagonie, et tout auprès de lui, le gouvernement argentin a créé le port militaire de *Porto-Belgrano*. L'aménagement des autres ports a exigé des travaux considérables, tels que le creusement de deux chenaux de 6^{m},40 de profondeur pour Buenos-Aires.

De ces divers ports partent les lignes ferrées qui divergent vers l'intérieur, desservant les régions de culture et d'élevage, et atteignant le pied des Andes. Le développement en a été rapide : la République Argentine, qui n'avait pas 1 600 kilomètres de chemins de fer en 1876, en possède aujourd'hui près de 20 000.

Une des lignes constitue l'amorce du premier transcontinental de l'Amérique du Sud. C'est celle qui va de Buenos-Aires à Punta de Vacas, à 2 480 mètres d'altitude. Elle n'est séparée que par un trajet de 80 kilomètres de Salto del Solado (Chili), d'où l'on gagne Santiago et Valparaiso. Dans l'intervalle, on gravit le col de la Cumbre (3 960 mètres), par lequel existent en été des services de diligences. Le parcours total, de 1 436 kilomètres, peut être, en cette saison, accompli en trois jours.

9. Développement de la colonisation. — Les progrès d'ordre matériel accomplis par la République Argentine ont marché de pair avec l'accroissement de sa population. Ce pays est situé en effet presque en entier en dehors de la zone intertropicale de l'Amérique du Sud, et c'est ce qui permet aux Européens de s'y fixer à demeure. Les Indiens et métis, qui forment la majorité

1. Le mouvement du port de Buenos-Aires, cabotage non compris, est de près de 5 millions de tonneaux ; celui de Rosario approche de 3 millions.

de la population dans la plupart des États de l'Amérique du Sud, ne s'y rencontrent qu'en nombre infime, 30 000 environ.

En 1826, la République Argentine ne comptait guère qu'un demi-million d'habitants. Depuis lors, sa population a plus que décuplé. Ce résultat est dû à l'excédent d'une forte natalité sur une mortalité assez réduite, et à l'excédent de l'immigration sur l'émigration.

De 1859 à 1904, la République Argentine a reçu 3 166 000 immigrants, pendant que 1 239 000 individus seulement la quittaient, soit un gain de plus de 1 900 000 personnes. Le chiffre des arrivées et celui des départs varient d'une année à l'autre, mais le premier l'emporte toujours : en 1904, pour 125 000 arrivants, on n'a compté que 39 000 partants.

Plus de la moitié des immigrants proviennent d'Italie* et près du tiers de l'Espagne. Bien loin en arrière figurent des sujets russes, Polonais principalement, des sujets turcs, arrivant surtout de Syrie, des Français[1], des Allemands et des Anglais. Les enfants de ces immigrants naissent citoyens argentins, de sorte que la nationalité argentine consiste aujourd'hui en presque totalité en descendants des peuples latins d'Europe.

---

* **Les Italiens dans la République Argentine.** — « Ceux qui ont vu des Italiens débarquer à Buenos-Aires ne sachant rien faire, ne sachant même pas se servir d'une pioche, sont surpris de les voir se mettre à n'importe quel travail et le faire très adroitement. Ils sont capables de gagner leur vie immédiatement, et au bout de quelques mois ils commencent à acheter de la terre. On voit alors des colonies italiennes se répandre dans ce pays, le dominer partout, l'écraser par le nombre, par le travail, par l'économie... Les Italiens arrivés pauvres ont entre les mains, au bout de peu de temps, des éléments de fortune. Nous en voyons qui ne savent ni lire ni écrire ; ils ont déjà des propriétés. »

(E. Daireaux. *Bulletin de la Société de Géographie commerciale de Paris*, 1904, p. 225.)

1. 2 902 en 1904, chiffre inférieur à celui de jadis. Les capitaux français engagés dans des entreprises argentines sont évalués à 923 millions de francs. C'est une Société française qui a construit le port de Rosario.

En dépit de l'extension de l'agriculture et de l'élevage, une proportion élevée de la population habite dans les villes. *Rosario* renferme 131 000 habitants ; *la Plata*, 85 000 ; *Tucuman*, 55 000 ; *Cordoba*, 53 000. *Buenos-Aires*, la capitale, est peuplée de 1 048 000 habitants ; c'est, à moindre degré cependant, la répartition anormale que nous avons observée en Australie entre les États et leurs capitales.

Buenos-Aires, qui n'avait encore que 76 000 habitants en 1852, est la ville des pays latins la plus populeuse après Paris. Elle dépasse même Paris en étendue, couvrant près de 18 000 hectares, au lieu de 7 800, avec 62 kilomètres de périmètre. Le réseau de ses tramways égale la distance de Rome à Milan. Les fils téléphoniques sont d'une longueur totale qui suffirait à réunir entre elles toutes les capitales d'Europe. Et, ce qui vaut mieux, la mortalité y est tombée à un taux inférieur à celui de Paris, de Londres et de Rome.

II. — Brésil

1. Superficie et population. — Le *Brésil*[1], par sa superficie de 8 469 000 kilomètres carrés, se place parmi les États les plus vastes du monde. Son étendue dépasse les 4/5 de celle de l'Europe. Mais sa population n'est pas estimée à plus de 16 millions d'habitants, c'est-à-dire moins de 2 au kilomètre carré[2].

2. Grandes divisions. — Les grandes divisions naturelles du Brésil sont : 1° au sud des terrasses de la Guyane, la large et longue plaine de l'*Amazonie*, qui se déverse à l'est dans l'Atlantique ; 2° une vaste région de *plateaux* parsemée de chaînes dans sa portion orientale, qui serre de près l'Atlantique; 3° une partie de la plaine qui, partant de la haute vallée du *Paraguay*, trouve son épanouissement et sa terminaison dans les pampas argentines. La troisième de ces divisions, si importante

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, cartes 130 et 131.

2. Une estimation de source brésilienne, 22 millions d'habitants, semble fort exagérée.

dans la configuration générale de l'Amérique du Sud, n'occupe qu'une faible partie de l'étendue du Brésil.

Si vaste que soit le système hydrographique du Rio de la Plata, celui qui a pour collecteur général le fleuve des *Amazones* le dépasse encore par l'étendue de la surface drainée et par le volume des eaux. L'Amazone apporte en effet à l'Atlantique les eaux d'un domaine de plus de 7 millions de kilomètres carrés, soit de plus de treize fois la superficie de la France. Compté à partir de l'origine de l'Ucayali, sa vraie source, ce fleuve ne mesure pas moins de 7 350 kilomètres de long. C'est une véritable « mer d'eau douce. » Les navires à vapeur venant de l'Atlantique y remontent jusqu'à Manaos, qu'atteint aussi, complétant la ressemblance avec une mer, un câble partant de Para.

Les plateaux de l'est et du sud atteignent leur plus haute altitude, 2 712 mètres, dans les chaînes voisines de l'Atlantique. Bien que l'altitude moyenne de ces plateaux soit modérée, les rivières qui en descendent vers l'Amazone, le São Francisco qui va à l'Atlantique, le Parana, ont à franchir des chutes. Et comme ces rivières sont les seules voies de pénétration, on s'explique que bien des parties de l'intérieur du Brésil ne soient pas mieux connues que les parties de l'Afrique situées aux mêmes latitudes et dans des conditions topographiques d'ailleurs analogues. De plus, dans la portion équatoriale du pays, l'exubérance de la végétation empêche les communications dans l'intervalle des rivières. Malgré tout, on considère comme navigables, du moins en partie, une centaine d'affluents de l'Amazone.

La vallée faiblement inclinée du Paraguay, à la frontière du Brésil et de la Bolivie, ouvre à partir du Rio de la Plata la meilleure voie d'accès vers l'État de Matto-Grosso, au centre du continent.

3. Climat. — En un pays qui s'étend sur 39 degrés de latitude[1], il y a place pour d'assez nombreuses variétés de climats et de cultures. Cependant, il faut songer que la presque totalité du Brésil, y compris sa capitale, est située dans la zone intertropicale, où les températures varient assez peu dans le cours de l'année[2]. Seuls les États du sud se trouvent au delà du tropique, mais c'est

1. De 5° latitude nord à 34° latitude sud.

2. A Rio-de-Janeiro, la moyenne de janvier est de 26° ; celle de juillet, de 20°.

surtout à la prédominance des plateaux qu'ils doivent le climat relativement tempéré qui y attire les immigrants d'Europe.

Le Brésil compte parmi les régions les plus humides du globe : sur les pentes des montagnes qui avoisinent l'Atlantique, on recueille plus de 2 mètres d'eau par an. Dans la vallée de l'Amazone, le régime n'est pas moins pluvieux. La pluie y tombe en toute saison, mais avec une intensité toute particulière de novembre à juin. Cette recrudescence vaut au fleuve, toujours abondant, des crues élevées, lors desquelles il inonde ses rives sur de vastes étendues : il est des parties de sa vallée où la nappe d'eau s'étale sur 650 kilomètres de largeur, soit sur un intervalle égal à la distance de Paris à Toulouse à vol d'oiseau !

4. Végétation. — Des inondations d'une telle envergure suffisent à créer des zones de végétation distinctes : la *forêt vierge*, qui occupe la portion équatoriale du Brésil, diffère d'aspect et de composition suivant qu'on la considère dans les parties inondées durant plusieurs mois, dans celles qui ne le sont que sur une faible épaisseur et pendant une courte durée, dans celles qui ne sont arrosées que par les pluies, c'est-à-dire dans l'*igapo*, la *varzea* et la *terra firma*.

La forêt vierge ou *selva* se prolonge le long des rivières en forêts-galeries qui sillonnent de leurs bandes la surface herbeuse des savanes ou *campos*. Une autre forme de transition entre les selvas et les campos est marquée par les forêts dites *catingas*, moins épaisses et peuplées de sujets moins élevés que les forêts vierges. Dans les États du sud, les tapis d'herbes alternent avec des bouquets de bois, et les palmiers atteignent leur limite méridionale, après s'être épanouis dans la forêt vierge en une foule d'espèces.

5. Plantes utiles. — L'exubérante végétation du Brésil abonde en espèces utiles, espèces comestibles, phar-

maceutiques, industrielles, auxquelles la culture n'a que peu ajouté. A son exploitation de la flore spontanée du pays, le Brésil n'a joint en effet que quelques cultures tropicales, comme celles du café et du coton; il a négligé, dans les parties où elles seraient praticables, les cultures de céréales européennes, au point d'être tributaire de l'étranger pour sa consommation de grains et de farines.

Avant le développement de l'exploitation du caoutchouc, l'article principal du commerce de l'Amazonie consistait dans les *noix de Para*, fruits du *castanheiro* ou *Bertholletia excelsa* des botanistes, utilisés pour la préparation d'huile et pour l'alimentation. La même région fournit la salsepareille et autres produits médicinaux. Mais sa grande importance actuelle lui vient du *caoutchouc*, dont la production n'est nulle part au monde aussi considérable qu'au Brésil.

Le latex des plantes à caoutchouc était déjà utilisé par les Indiens de la région amazonienne, quand La Condamine signala pour la première fois à l'Europe, en 1745, l'existence et les propriétés de ce produit. Mais ce n'est qu'à partir du XIXe siècle que le caoutchouc est devenu un article de première nécessité, et c'est à une époque plus récente encore que les emplois industriels du caoutchouc pour les appareils de médecine, la télégraphie sous-marine, le cyclisme et l'automobilisme ont accru les demandes et stimulé la production.

Le caoutchouc du Brésil provient de diverses sortes d'euphorbiacées : parmi celles-ci, les diverses variétés d'*Hevea* ou *Siphonia elastica* croissent dans les terres basses et humides de la forêt vierge et fournissent le caoutchouc dit de Para, un des plus appréciés dans le commerce, pendant que le caoutchouc dit de Cara pousse de préférence dans des terrains secs et un peu élevés [1]. La vallée de l'Amazone exporte annuellement 30 000 tonnes de caoutchouc, plus de la moitié de la quantité récoltée dans le monde entier.

1. C'est cette variété spécialement qu'on appelle au Brésil *caucho*, d'où notre mot *caoutchouc;* le produit de l'hevea porte le nom da *borracha* ou de *seringa*. Autre différence : le caucho croît à l'état sauvage, tandis que l'hevea est de plus en plus l'objet d'une culture en règle.

La récolte du caoutchouc occupe 250 000 individus, les *seringueiros*, sur les rivières de l'Amazonie. Un *seringueiro*, dans les plantations ou *estradas* méthodiquement exploitées, entaille 150 arbres par jour, d'une à six entailles suivant les dimensions des sujets, et recueille 8 litres de latex qui, après coagulation, donnent 4 kilogrammes de caoutchouc pur et sec. La meilleure qualité de caoutchouc provient des bords de la Madeira, tandis que les récoltes les plus abondantes sont celles des forêts riveraines du Purus et du Jurua. *Manaos* (40 000 habitants), sur l'Amazone, *Belem* ou *Para* (100 000), sur un estuaire en relations avec les bouches du grand fleuve, Ceara, sur la côte nord-est, sont les principaux marchés où s'approvisionne le commerce européen.

En dehors de l'Amazonie, le Brésil possède, dans les États de Pernambuco, de Bahia, de Goyaz et de Matto-Grosso, c'est-à-dire dans la zone des catingas, un autre arbre à caoutchouc, le *mangabeira*, haut de 4 mètres à 4^{m},50, c'est-à-dire bien inférieur en stature à l'hevea; le latex en est de bonne qualité.

Parmi les nombreux palmiers du Brésil, le *carnauba* ou *Copernicia cerifera*, surtout répandu dans le Ceara, donne des fruits comestibles, des fibres textiles, du bois et de la cire. Un autre, le *macoya*, produit des fruits dont on extrait de l'huile. La zone des catingas fournit à la médecine l'*ipecacuanha*.

La zone des campos produit l'excellent bois de cèdre rouge de la *Credela brasiliensis*, celui de la *Myristica bicuiba*, et des bois durs pour constructions tels que le *peroba* et l'*oleo vermelho*. A la même zone appartient une curieuse plante, en forme de gigantesque navet jaillissant à la surface du sol : c'est une bombacée, la *Lecythis ollaria*, dont les fruits ont un goût d'amande et contiennent une sorte de duvet blanc employé pour fabriquer des mèches de lampes.

Les États du sud, et particulièrement le Parana, possèdent dans l'*Araucaria brasiliensis* ou sapin du Brésil un arbre d'une grande utilité. Son bois est excellent pour la menuiserie, pour la fabrication de charbon, et les fruits sont comestibles. Certains sujets ont jusqu'à 36 mètres

de haut. Les immigrants européens venus dans le sud du Brésil ont eu fréquemment recours à cet arbre pour bâtir et meubler leurs maisons, les chauffer, et engraisser leurs porcs de ses fruits.

Aux mêmes pays appartient le *maté*, qui fournit une bonne infusion. On voit que la flore brésilienne est riche en espèces utiles; encore n'en avons-nous cité que les principales.

6. Agriculture. — En comparaison de la récolte des produits naturels, l'agriculture brésilienne est peu développée, et se limite à la production d'un petit nombre de denrées.

La principale production agricole du Brésil est celle du *café*. La culture de cette plante, limitée d'abord à l'État de Rio de Janeiro, s'est propagée de là dans ceux de Minas Geraes et de São Paulo, ainsi que ceux d'Espirito Santo et de Bahia. C'est l'État de São Paulo qui renferme aujourd'hui les plus grandes plantations et donne les plus abondantes récoltes : le port de *Santos* est le point d'expédition des cafés destinés à l'étranger; *Rio de Janeiro* vient ensuite. Le Brésil produit aujourd'hui 72 p. 100 du café récolté dans le monde.

Éprouvée par la suppression de l'esclavage en 1888, la culture du café au Brésil a repris une grande activité par l'emploi de méthodes plus rationnelles et de machines perfectionnées; des immigrants italiens ont fourni la main-d'œuvre à bon marché dont on craignait de manquer. Il est même arrivé que la récolte du café a dépassé les demandes du marché universel, tant elle a été abondante. Le Brésil a produit en effet, en 1901-1902, plus de 16 millions de sacs de 60 kilogrammes, soit près d'un million de tonnes de café, et, comme conséquence, on a vu le prix du sac tomber de 110 francs à 32. Bien que les récoltes actuelles soient moins exubérantes, le Brésil n'arrive qu'avec peine à les écouler, et le souci de procurer des débouchés à cette production trop exclusive de certaines de ses provinces domine toutes les conventions commerciales du Brésil avec les pays étrangers.

Le *coton* existait au Brésil avant l'arrivée des Euro-

péens, et les Indiens en faisaient des tissus et des cordes d'arcs. La culture s'en développa sous la domination portugaise, et, au XVIIIe siècle, le Brésil contribua, avec les Antilles, à approvisionner l'Europe en coton; il en four-



Régions de culture du café au Brésil (d'après H. Lecomte).

nit non seulement au Portugal, mais à l'Angleterre, pendant que le coton des Antilles et de la Guyane était envoyé en France. Depuis lors, l'énorme développement de la culture cotonnière aux États-Unis a éliminé le coton brésilien des marchés de l'extérieur. Mais sa culture pour le Brésil n'en est pas moins importante. Pratiquée dans le nord-est du pays, de São Luiz de Maranhao à Bahia, elle alimente une industrie cotonnière nationale qui dispose de plus de 700 000 broches et de 26 000 métiers, et

dont Rio de Janeiro et São Paulo sont les principaux centres.

La *canne à sucre* est cultivée dans les régions côtières du nord-est, principalement du cap São Roque à Bahia, où se trouvent les sucreries de Pernambuco, de l'Alagoas et de Bahia; en dehors de la zone de culture, la canne est traitée à Campos, dans l'État de Rio de Janeiro. Non seulement le Brésil assure sa consommation, mais il dispose d'un excédent pour l'exportation.

Les vallées de l'Amazone, du Tocantins, de l'État de Matto-Grosso, et surtout l'État de Bahia, produisent du *cacao*, et le Brésil, pour cet article, vient immédiatement après l'Équateur et la colonie portugaise de São Thomé.

Le *tabac* est cultivé dans l'État de Bahia, sur le cours moyen du São Francisco, dans l'État de Goyaz, et dans les établissements allemands des États du sud. Le Brésil en exporte 300 000 balles de 75 kilogrammes, principalement à destination de l'Allemagne. Le *riz* est une culture assez répandue dans les États du nord-est, ainsi que le *manioc*, d'où l'on extrait le tapioca du commerce.

Au sud du 20e parallèle apparaissent, sur les plateaux, les cultures d'Europe, à l'extension desquelles contribue la venue d'immigrants européens. Allemands et Italiens cultivent le blé; des Italiens, le maïs et la vigne; des Allemands, le houblon. Cette dernière culture approvisionne des brasseries, assez nombreuses déjà pour que le Brésil n'importe guère plus de bières étrangères. Les mêmes régions produisent des fruits, abricots, pêches, figues, oranges et citrons; dans la zone côtière du sud, on cultive la banane et l'ananas.

7. Élevage. — L'élevage est peu pratiqué et réussit mal dans la région amazonienne, où le climat est trop humide, où les inondations sont trop étendues; le bétail y est décimé par les fauves et les serpents, sans parler des épizooties, qui ont réduit l'effectif des troupeaux de l'île Marajo, à l'embouchure de l'Amazone. Para et les villes de l'Amazonie sont obligées de faire appel pour leur

consommation au reste du Brésil et à la République Argentine.

C'est dans la zone des campos et dans les États du sud que l'élevage est le plus développé. Du grand nombre des *bêtes à cornes* provient le développement, dans le Rio Grande do Sul, des saladeros, qui portent au Brésil le nom de *xarqueadas*[1]. Porto-Alegre fabrique de l'extrait de viande. Dans l'État de Minas Geraes il existe des laiteries qui approvisionnent Rio de Janeiro en beurre salé au point d'éliminer peu à peu les beurres d'importation.

Les mêmes États élèvent des porcs, des chevaux, des moutons à laine médiocre, des ânes et des mulets. Les animaux de basse-cour y tiennent une grande place dans l'alimentation.

8. Mines. — Les mines d'*or* et de *diamant* ont rendu jadis le Brésil célèbre, et, malgré leur déclin, le rendement n'en est pas négligeable. Ces mines sont situées dans l'État de Minas Geraes, qui leur doit son nom, ainsi que les villes de *Diamantina* et d'*Ouro Preto*. La production annuelle est de 5 à 6 kilogrammes de diamant et de 12 à 15 millions de francs d'or.

Les principales exploitations d'or sont auprès de *Bello Horizonte*, la nouvelle capitale de Minas Geraes. L'or et le diamant existent aussi dans l'État de Bahia. Les minerais aurifères contiennent 14 à 20 p. 100 de *palladium*, produit rare utilisé dans l'horlogerie.

L'État de Minas Geraes est, avec le Caucase et l'Inde, la principale région de production du *manganèse* dans le monde. Le Brésil a presque le monopole de la production des sables à *monazite*, sans lesquels l'exploitation des becs Auer pour l'éclairage au gaz serait impossible : 3 300 tonnes de ces sables, d'une teneur de 80 p. 100 sont exportés à l'étranger, principalement à Hambourg.

Le *fer* abonde dans les Etats de Minas Geraes, São

1. Du mot *xarque*, viande sèche.

Paulo et Santa Catharina ; autour d'Ouro-Preto, dans un rayon de 200 kilomètres, on trouve des conglomérats contenant 60 p. 100 de ce métal. Mais le manque de houille empêche de traiter ces minerais. Les charbons minéraux du Brésil, en effet, répartis du Rio Grande do Sul jusque dans l'État de Rio de Janeiro, ne sont guère moins défectueux que les charbons japonais, avec lesquels ils ont beaucoup d'analogie de composition.

9. Industrie. — L'industrie brésilienne est encore rudimentaire, mais le gouvernement la favorise par des primes et des tarifs douaniers de protection. C'est ainsi que les sucreries, les brasseries, les filatures de coton, les fabriques de cordonnerie, les fabriques de meubles, ont pris un réel développement, à la suite des industries alimentaires de date plus ancienne, comme celle des conserves de viande. Dans l'État de Parana existe une des fabriques d'allumettes les plus actives de l'Amérique, utilisant le bois d'araucaria.

10. Commerce. — Le commerce extérieur du Brésil est de 1 600 millions de francs, dont près d'un milliard à l'exportation. Le Brésil exporte, par ordre de valeur, du café (500 millions de francs), du caoutchouc (275 millions), des peaux, du cacao, du tabac, du coton. Il importe des cotonnades, des fers et des machines, des blés et farines, du vin, des viandes conservées.

Les détails de ce commerce révèlent des faits singuliers : le Brésil, qui pourrait, avec ses États méridionaux, produire des céréales au delà de ses besoins, est obligé d'en importer; c'est une conséquence de la culture trop exclusive du café. De même, dans la région amazonienne, tout est sacrifié au caoutchouc, et il n'y a pas un bûcheron dans ses immenses forêts : c'est au point que les caisses dans lesquelles on expédie le caoutchouc sont faites avec du bois importé des États-Unis.

La première place, dans les relations commerciales du Brésil, appartient aux États-Unis, à cause surtout de

l'importance de leurs achats de café et de caoutchouc. Ensuite viennent les Iles Britanniques, principal fournisseur du Brésil, grâce à leurs ventes de cotonnades, de fers bruts et ouvrés, et de houille. L'Allemagne vient au troisième rang, la France au quatrième[1].

Le principal port du Brésil est *Rio de Janeiro*, la capitale fédérale, dont la population, qui n'était que de 50 000 habitants en 1808, est aujourd'hui de 700 000. Malgré un climat assez insalubre et les épidémies trop fréquentes de fièvre jaune qui visitent la zone littorale du Brésil intertropical, Rio de Janeiro a profité des avantages qu'offre au commerce son immense baie, un des meilleurs ports naturels du monde[2]. Les chemins de fer, avant de s'élever sur le plateau, desservent une banlieue où des villas s'égrènent sur les pentes plus saines des collines.

Après Rio de Janeiro viennent, pour l'importance du mouvement, *Santos* (35 000 habitants), *Bahia* ou *São Salvador* (230 000), *Pernambuco* ou *Recife* (120 000), *Para* ou *Belem* (100 000) et *Manaos*.

Le Brésil ne possède encore que 17 000 kilomètres de chemins de fer, qui ne forment pas un réseau unique. Les lignes existantes partent de la côte pour gagner l'intérieur, et sont du type des lignes dites de pénétration, construites sans vues d'ensemble jusqu'ici.

11. Population et développement de la colonisation. — A l'inverse de la République Argentine, le Brésil compte un nombre assez élevé d'*Indiens*, 800 000 à un million, dispersés sur de vastes étendues dans la région équatoriale. L'esclavage y a amené de nombreux nègres, dont les descendants n'ont été émancipés qu'en 1888. On compte plus de 2 millions de nègres au Brésil, et plus de 4 millions et demi de métis.

1. Importations de France, 53 millions de francs ; exportations en France, 50 millions.

2. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 130, carton.

La population blanche, qui comprend le reste des habitants du Brésil, consiste surtout en descendants des anciens colons portugais. Il faut y joindre les colons qu'y a amenés l'immigration, et qui, dans les États du sud, les plus favorables aux Européens par leur climat, constituent des groupements importants.

C'est ainsi qu'on compte 1 300 000 à 1 500 000 Italiens, nombreux surtout dans l'État de São Paulo, 80 000 Polonais, originaires d'Autriche et de Russie, particulièrement dans le Parana, 300 000 Allemands, dans les États de Santa-Catharina et de Rio Grande do Sul. Ces immigrants ne se mêlent qu'assez peu au reste de la population. Les Allemands, en particulier, vivent groupés en agglomérations dans lesquelles se maintiennent les sentiments de la nationalité germanique et les relations avec la mère-patrie, ainsi que l'usage de la langue allemande. Plusieurs de ces agglomérations portent même des noms allemands, comme *Blumenau* (Santa-Catharina), la principale d'entre elles, *Hamburg*, *Neu-Berlin*, *Neu-Würtemberg*, *Neudorf*, *Brüdertal*, etc.

L'immigration étrangère, moins considérable que dans la République Argentine, et qui trouve d'ailleurs au Brésil moins de facilités, dure encore. Le chiffre en est variable d'une année à l'autre, compensé en partie, et parfois même dépassé par celui d'anciens immigrants qui abandonnent le pays, et celui d'immigrants temporaires. Les Italiens sont de beaucoup les plus nombreux, parmi les immigrants d'aujourd'hui; après eux, les Portugais et les Espagnols forment le principal contingent. Les Allemands ne viennent plus qu'en petit nombre.

Ces divers colons ont doté les États méridionaux d'excellents travailleurs. C'est ainsi que dans le Brésil *actuel*, l'État dont le développement est le plus rapide, celui qui exerce la plus grande influence dans l'ensemble du pays, c'est l'État de São Paulo; sa population a plus que doublé depuis vingt ans, et *São Paulo* est la deuxième ville du Brésil, avec 260 000 habitants.

REVISION

I. — RÉPUBLIQUE ARGENTINE

Superficie et population. — Sur plus de 2 800 000 kilomètres carrés, la République Argentine ne renferme encore que 5 400 000 habitants.

Grandes divisions. — La République Argentine commence un peu au nord du tropique, et va jusqu'à l'extrémité méridionale de l'Amérique du Sud ; elle va des Andes, à l'ouest, jusqu'à l'Uruguay, à l'est, rivière qui s'unit au Parana pour former le *Rio de la Plata.* On y distingue ; 1° le Chaco; 2° la plaine centrale; 3° la pampa ; 4° la Patagonie.

Agriculture. — La République Argentine est aujourd'hui un pays surtout agricole, qui produit et exporte en grandes quantités du blé, du maïs, de la graine de lin. On y cultive aussi la vigne et la canne à sucre.

Elevage. — L'élevage, occupation presque exclusive il y a peu d'années encore, garde une grande importance. La République Argentine élève de nombreux troupeaux de bêtes à cornes, de moutons, de chevaux, et exporte des conserves de viande, des viandes congelées, de l'extrait de viande, des suifs et peaux, et du bétail vivant.

Commerce. — 2 milliards 250 millions de francs par an. Les principaux ports de commerce sont : *Buenos-Aires* (1 048 000 habitants) sur le Rio de la Plata, capitale de la République; *Rosario*, sur le Parana; *Bahia Blanca.*

Immigration. — L'accroissement de la population est dû pour une large part à l'immigration étrangère, provenant surtout d'Italie et d'Espagne. Les Français sont assez nombreux.

II. — BRÉSIL

Superficie et population. — Sur près de 8 millions et demi de kilomètres carrés, le Brésil ne compte guère que 16 millions d'habitants.

Grandes divisions. — Le Brésil comprend la grande région basse où coule le fleuve des *Amazones*, une large zone de plateaux dans l'est et le sud, et, par le Paraguay, communique avec le système du Rio de la Plata.

Plantes utiles. — Au Brésil appartient la plus grande partie des forêts vierges de l'Amérique du Sud; c'est là que se récolte plus de la moitié du *caoutchouc* produit dans le monde. Dans les États du Sud croît le sapin du Brésil. Les bois de diverse nature abondent, peu exploités cependant.

Agriculture. — La principale production de l'agriculture brési-

lienne est le *café;* le Brésil, là aussi, occupe le premier rang. Il faut y joindre la canne à sucre et le coton.

Commerce. — Le commerce du Brésil est de 1 600 millions de francs par an. Les principaux ports sont : *Rio de Janeiro* (700 000 habitants), la capitale, *Santos*, *Bahia*, *Pernambuco*, *Para*, *Manaos*.

Immigration. — Les États du sud, grâce à leur climat, ont attiré des colons de provenance européenne : Italiens surtout, Allemands, et Polonais.

XII. — LES GRANDES VOIES DE COMMUNICATION

Le tableau de l'activité économique des principales puissances du monde, tel que nous venons de le tracer, exige un complément. C'est l'examen sommaire des voies par lesquelles ces puissances communiquent entre elles, échangent leurs produits bruts ou manufacturés, reçoivent des visiteurs de passage ou des immigrants à titre définitif. Sans le développement des voies de communication, sans l'accélération des moyens de transport, sans les inventions modernes appliquees à la circulation et à la conservation des denrées, bien des faits de la vie économique contemporaine seraient impossibles.

Les transformations les plus sensibles qui aient été apportées dans l'existence des nations et des individus datent surtout du XIX[e] siècle, et elles ont eu pour principales causes les applications de la vapeur et de l'électricité. On ne concevrait pas l'Angleterre de nos jours, qui tire de l'étranger presque tout le grain et la viande qu'elle consomme, presque toute la laine et tout le coton qu'elle travaille, sans les moyens de transport qui ont permis à ses habitants de se vouer au travail plus profitable de l'industrie sans être pour cela exposés à manquer d'aliments et de matières premières. Des produits que certains pays fournissent avec une exceptionnelle abondance, houille, pétrole, blé, coton, viande, seraient sans valeur s'ils ne pouvaient trouver des consommateurs à grande distance. Le développement de leur production a marché de pair avec celui des facilités de leur transport.

L'accroissement numérique de la population dans les pays de grande industrie, le nombre grandissant des villes populeuses, l'augmentation de la population urbaine souvent aux dépens de

la population rurale, sont autant de faits dont la corrélation avec le développement des voies et moyens de communication est bien connue.

Au point de vue politique, la cohésion de puissances jeunes comme les États-Unis, le maintien d'États tels que l'Empire russe et l'Empire colonial britannique, ne s'expliquent que par les relations rapides dont ces organismes disposent. Entretenir et développer les voies de communication est pour eux une condition indispensable. Il en fut d'ailleurs de même, à toutes les époques de l'histoire, de toutes les dominations territoriales d'une grande étendue, Empire perse, Empire romain, Empire français de Napoléon Ier. Et c'est ainsi qu'au dessus de tous les progrès nés des inventions humaines subsiste dans la géographie des communications quelque chose d'immuable, les intérêts politiques et économiques, ainsi que les obstacles matériels, montagnes et déserts entre autres.

Il n'est pas jusqu'aux vieilles routes commerciales qui, après des siècles d'abandon, ne renaissent à la vie ; la route de l'Inde par la mer Rouge en est un exemple ; avant que l'isthme de Suez ne fût percé, la brièveté des distances par cette route avait fait organiser un service de transbordement des voyageurs entre la Méditerranée et la mer Rouge. Quels que soient les triomphes remportés sur la nature par l'ingénieur et le mécanicien, il est des itinéraires qui s'imposent, en vertu de raisons purement géographiques ; ni le chemin de fer ni le navire à vapeur n'ont bouleversé le système des communications tels que la répartition des terres et des mers, la distribution du relief, le jeu des vents, l'avaient préparé pour l'humanité.

I. — CHEMINS DE FER.

L'Europe possède plus de 300 000 kilomètres de chemins de fer. Quand la jonction entre le réseau finlandais et le réseau suédois sera accomplie, il n'y aura plus, les îles mises à part, que le réseau grec qui soit privé de liaison avec les autres lignes européennes. Le chemin de fer s'avance jusqu'au delà du cercle polaire, et la station

norvégienne de *Narvik*, où finit la ligne de Laponie, est par 68°27' de latitude. Dans l'état actuel des communications, un voyageur partant de Cadix peut atteindre Orenbourg en sept jours et demi, par Madrid, Paris, Berlin, Saint-Pétersbourg et Moscou, après avoir traversé le continent dans sa plus grande dimension, pendant que 46 heures suffisent pour se rendre de Paris à Saint-Pétersbourg, et 61 heures pour aller de Paris à Constantinople.

Le réseau européen peut être considéré comme achevé dans son ensemble, et il ne reçoit plus guère que des accroissements et des améliorations de détail. Mais chacun des réseaux particuliers dont il se compose possède une physionomie distincte, et répond à des besoins spéciaux. En procèdant à l'étude de quelques-uns d'entre eux, il est aisé de reconnaître la fonction des diverses artères, et on y trouverait sans peine la trace de préoccupations à la fois techniques, commerciales et politiques, l'expression de concurrences ou d'ententes avec les pays limitrophes, une adaptation aux habitudes ou aux aspirations nationales.

1. Iles Britanniques. — Les Iles Britanniques[1], qui ont débuté en Europe dès 1825 dans la construction des voies ferrées, sont aujourd'hui distancées, pour la longueur du réseau, par l'Allemagne, la Russie, la France et l'Autriche-Hongrie[2]. Mais leur 36425 kilomètres de chemins de fer, répartis sur une superficie assez modeste, représentent un réseau suffisamment serré, et il ne faut pas oublier qu'avec son développement de rivages et sa nombreuse marine, la Grande-Bretagne possède dans le cabotage un précieux auxiliaire des transports par chemins de fer.

Les chemins de fer de la Grande-Bretagne se répartissent entre plusieurs Compagnies dont les domaines d'action

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 107.

2. En dehors de l'Europe, par les États-Unis et par l'Inde.

s'enchevêtrent parfois, et dont la concurrence a aidé à l'accélération des trajets et à l'abaissement des tarifs. Les fonctions de ces réseaux partiels peuvent être brièvement caractérisées.

Les réseaux du sud-est[1] ont pour fonction principale d'assurer le service entre Londres et les ports d'embarquement pour le continent, tels que *Queenborough* (pour Flessingue), *Douvres* (pour Ostende et Calais), *Folkestone* (pour Boulogne), *Newhaven* (pour Dieppe)[2]. Ils desservent en été les plages du sud et du sud-est, Brighton, Eastbourne, Hastings, Douvres, Margate. De là, un actif mouvement de voyageurs, auquel se joint celui d'une partie de la banlieue de Londres.

Le *London and South-Western Railway* dessert *Southampton*, d'où partent des lignes de paquebots anglais et où font escale des services étrangers. Le même réseau touche à *Portsmouth* et à *Plymouth*, où aboutit également le *Great Western*, le plus développé des réseaux anglais. Celui-ci a pour ligne principale la ligne de Londres à *Bristol;* mais il dessert aussi *Birmingham* et *Chester* d'une part; de l'autre, au delà de Plymouth, la Cornouaille avec ses villégiatures d'hiver, ses cultures de fruits, de légumes et de fleurs.

Enfin, depuis 1906, il assure des communications rapides avec l'Irlande, par le port de *Goodwick* (pays de Galles), d'où les bateaux à vapeur gagnent *Rosslare.*

Inférieur en longueur à ce dernier réseau, celui du *London and North Western* l'emporte en activité. Il disperse ses lignes dans quelques-unes des principales régions industrielles de l'Angleterre, comme le Staffordshire, le Lancashire, le sud du pays de Galles, dessert *Liverpool*, ménage des communications rapides avec l'Irlande, et possède une des grandes lignes dirigées vers l'Ecosse.

1. *London-Chatham-Dover; South-Eastern; London-Brighton and South Coast.*

2. De Queenborough à Flessingue, 108 milles, en 7 heures. De Douvres à Ostende, 60 milles, en 3 heures trois quarts. De Douvres à Calais, 23 milles, en 1 heure et quart. De Folkestone à Boulogne, 27 milles, en une heure trois quarts. De Newhaven à Dieppe, 65 milles en 4 heures.

Sur cette ligne, le trajet de Londres à Édimbourg se fait en 7 heures 35 minutes seulement, à la vitesse commerciale de 83 kilomètres. Le parcours de Londres à Carlisle (487 kilomètres) est franchi *sans arrêt*, les tenders s'approvisionnant d'eau en cours de route, à des réservoirs placés dans l'entre-voie. Les ateliers de la Compagnie, à *Crewe*, couvrent près de 50 hectares, occupent plus de 7 000 ouvriers, et ont construit plus de 3 000 locomotives.

De Crewe se détache la ligne qui franchit le détroit de Menai par le pont tubulaire Britannia, le plus ancien des grands ponts métalliques pour voies ferrées. Parvenue dans l'île d'Anglesey, la ligne aboutit à *Holyhead*, tête de ligne de paquebots à destination de Dublin.

Liverpool, que dessert le London and North-Western, est atteint aussi par le London and South Western au moyen d'un tunnel pratiqué sous la Mersey, ainsi que par un réseau développé surtout dans le centre de l'Angleterre, d'où son nom de ***Midland***.

Par cet exemple, on voit combien chacun des grands réseaux anglais s'efforce d'accéder aux grandes villes, d'où il recueille un accroissement de trafic. La plupart de ces villes possèdent des gares appartenant à des administrations différentes, et celles-ci ont rivalisé d'efforts pour conquérir le public. Presque toutes, même celles qui n'exploitaient que des lignes provinciales, ont fini par établir leurs têtes de ligne à Londres. Le voyageur partant de Londres peut choisir entre plusieurs itinéraires pour atteindre sa destination : de Londres à *Édimbourg*, par exemple, le trajet peut se faire : 1° par Carlisle (London and North-Western) ; 2° par York (Great Northern) ; 3° par Sheffield et Leeds (Midland). Après une lutte qui passionna quelque temps le public anglais, les deux premières de ces Compagnies ont organisé des services de même durée, pendant que le Midland, qui dessert un pays plus accidenté, reste légèrement en arrière.

La ligne orientale d'accès vers Édimbourg, par York et Newcastle, se partage entre le *Great Northern* et le *North-Eastern*. Le *Great Eastern* dessert les comtés de l'est, plusieurs des ports de pêche de la mer du Nord, et *Harwich*, port d'embarquement pour le continent[1].

1. De Harwich à Hoek van Holland, 108 milles, en 7 heures.

Dans ces pays peu accidentés, les trains atteignent des vitesses considérables : 84,4 kilomètres à l'heure de Londres à York ; 77 de Londres à Harwich. Les visiteurs des hippodromes de Doncaster, les expéditeurs de poissons frais, les baigneurs des plages des comtés d'Essex et de Suffolk, des voyageurs en provenance ou à destination de l'Écosse, de la Hollande et du nord de l'Allemagne, telle est la clientèle de ces Compagnies, dont les services rapides ont rendus populaires les trains tels que le *Flying Scotchman*, le *Flying Dutchman*.

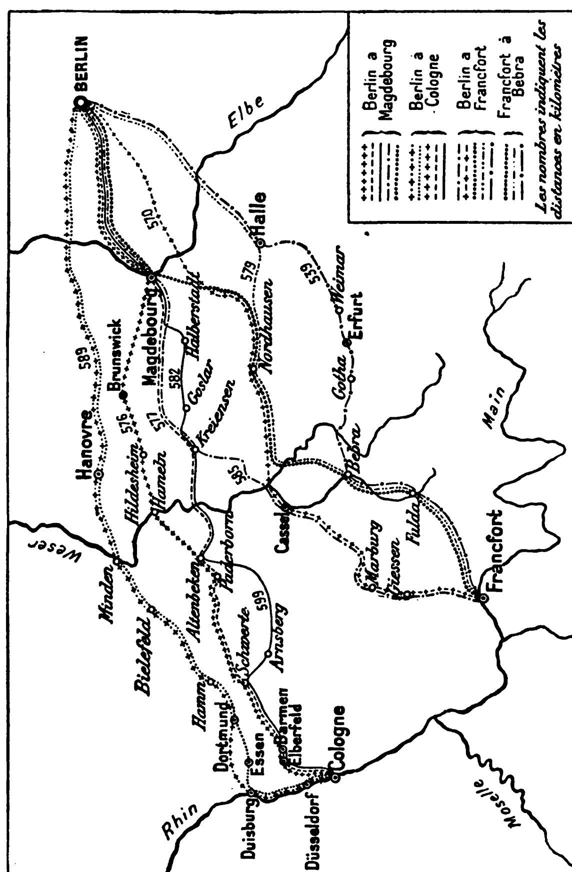
L'Écosse et l'Irlande possèdent aussi divers réseaux, qui se disputent la clientèle des touristes, le transport du bétail et du poisson.

Active dans les parties peuplées de l'Écosse, la circulation est moindre dans le nord de ce pays. Les vitesses y restent cepen dant aussi grandes que le permet le relief, car un *fish-express* à destination de Londres est plus rémunérateur encore qu'un train de voyageurs. Pour abréger les distances, la ligne du *North British* enjambe par des ponts très hardis le Firth of Forth et le Firth of Tay.

Londres, principal nœud des chemins de fer anglais, n'a pas moins de 200 gares pour voyageurs, car en dehors des grandes lignes pour longs parcours, la capitale est desservie par des réseaux urbains et de banlieue. La facilité croissante des transports a eu pour résultat d'accroître l'agglomération londonienne, qui comprend aujourd'hui plus de 1/6 des habitants des Iles Britanniques. Mais en même temps, le centre de cette agglomération s'est dépeuplé au profit de la périphérie : la Cité, berceau de la ville et centre des affaires, n'est guère plus qu'un ensemble de bureaux et de comptoirs qui se vident à la nuit tombante; on y comptait 112 000 habitants en 1861, et moins de 28 000 en 1901.

2. Allemagne. — Le réseau des chemins de fer de l'Allemagne est de plus de 56 000 kilomètres, longueur presque entièrement exploitée par les grands États, Prusse, Bavière, Saxe, Würtemberg, Bade, Mecklembourg, Oldenbourg, et, en Alsace-Lorraine, par l'Empire.

L'histoire, la topographie, la politique, le commerce, ont donné à ce réseau ses caractères. C'est ainsi que l'ancienne division de l'Allemagne en États rivaux les



Itinéraires suivis par les services rapides de Berlin a Cologne et Francfort.

uns des autres a retardé des constructions qui ne se sont réalisées que depuis 1871. Le large bourrelet montagneux inséré entre le nord et le sud a exigé de nombreux tra-

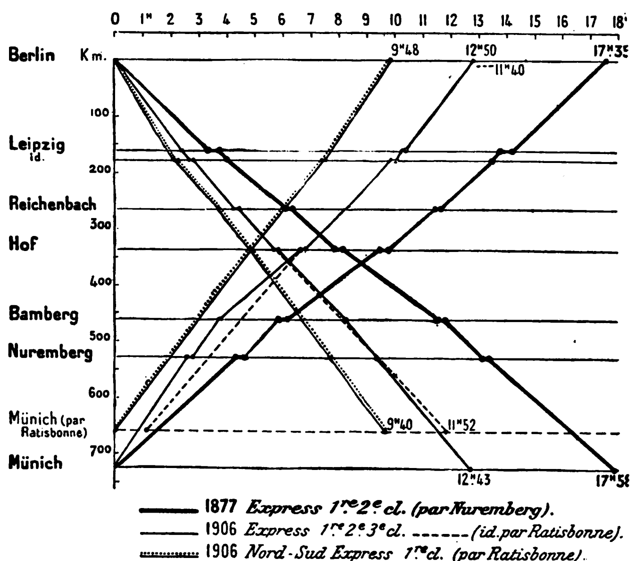
vaux d'art pour être franchi, là où n'existaient pas des percées telles que la vallée du Rhin entre Mayence et Bonn, le couloir hessois entre Francfort et Göttingen, la vallée de l'Elbe au sortir de la Bohême.

Dans l'intérieur de cette zone se trouvent quelques-uns des viaducs, des ponts et des tunnels les plus longs, ainsi que les plus fortes rampes du réseau. Ainsi, le tunnel Empereur Guillaume (4 200 mètres), le plus long de l'Empire, sur la ligne de Coblenz à Trèves, dans le massif rhénan ; celui de la Brandleite (3 038 mètres), sur la ligne de Berlin à Stuttgart, à travers le Thüringer Wald ; le pont sur la vallée encaissée de la Wupper, entre Remscheid et Solingen, avec un arc de 170 mètres d'ouverture et un tablier à 107 mètres au-dessus de la rivière, le viaduc du Göltzschtal entre Reichenbach et Plauen (Saxe), avec ses quatre étages d'arcades et ses 500 000 mètres cubes de matériaux.

L'unification politique de l'Allemagne a eu pour conséquence une vigoureuse attaque des obstacles matériels, et la fin des résistances particularistes qui avaient gêné l'établissement de lignes directes et appropriées. Il se trouva même que les constructions désordonnées du passé purent recevoir une utilisation avantageuse : entre Berlin d'une part, Cologne, Francfort, Breslau, Dresde de l'autre, la réunion des tronçons disparates constitua des lignes distinctes, d'à peu près égale longueur et de profil équivalent, entre lesquelles on put répartir un trafic et une circulation intenses. Comme en Angleterre, et pour d'autres raisons, le voyageur qui se rend de la capitale à l'une des grandes villes du reste du pays, trouve à sa disposition plusieurs itinéraires. Presque toutes les grandes villes du triangle compris entre Berlin, Cologne et Francfort jouissent de relations rapides et directes avec Berlin, sans que, sur chacune des lignes, il y ait un nombre trop grand d'arrêts.

Berlin a vu grandement améliorées ses relations avec les grandes villes de l'Empire. Le trajet de Berlin à Munich, qui exigeait près de 18 heures en 1877, ne dure pas 9 heures 3/4 depuis l'ouverture d'une ligne plus courte, par Ratisbonne, et l'accélération générale des services. On se rend de Berlin à

Dresde en moins de deux heures et demie, en onze heures à Stuttgart, en treize heures à Strasbourg. Les gares de Berlin n'expédiaient, en 1848, que 16 trains par jour; 47 en 1872;



ACCÉLÉRATION DES SERVICES RAPIDES ENTRE BERLIN ET MUNICH (1877-1906).

48 en 1887; elles en expédient aujourd'hui 168, sans compter des centaines de trains de banlieue.

Avec le développement du commerce et de l'industrie, le réseau s'est rapidement accru, offrant ses mailles les plus serrées, comme on peut s'y attendre, en Saxe, en Westphalie, dans les pays rhénans et en Haute-Silésie. Berlin, Cologne, Francfort, Leipzig, Nuremberg, Münich, sont devenus les principaux nœuds de voies ferrées. De Berlin à Hambourg courent les trains les plus rapides de l'Allemagne, à raison de 82,9 kilomètres à l'heure[1].

1. Cette vitesse, on le sait, est dépassée sur plusieurs lignes de notre réseau du Nord (Paris-Calais, Paris-Lille, Paris-Jeumont) et sur la ligne de Paris à Bordeaux (Orléans).

La centralisation n'a pas été jusqu'à amoindrir la circulation entre les villes des diverses parties de l'Empire, capitales d'États et ce que nous appellerions « villes de province. » Il existe des services directs entre elles, unissant par exemple Cologne à Leipzig, Hambourg à Francfort, Munich à Dresde, Breslau à Danzig et Königsberg.

Né de la guerre, et organisé pour la guerre, l'Empire allemand a fait dans son réseau une large place aux lignes stratégiques. Les unes courent parallèlement à la frontière russe, dont le grand développement en longueur exige la surveillance sur tous les points. Les autres franchissent le Rhin et convergent vers le « glacis de l'Empire », c'est-à-dire l'Alsace-Lorraine.

Nuls sacrifices n'ont coûté pour accroître le nombre de ces dernières. La ligne qui franchit le tunnel de Kochem (Empereur Guillaume) est dite ligne de Berlin à Metz, et porte le surnom expressif de *Kanonenbahn ;* outre ce long tunnel, elle en perce plusieurs autres dans la traversée de la Thuringe, entre Leinefelde et Eschwege, sur l'itinéraire raccourci substitué au parcours de Nordhausen à Giessen par Cassel. Dans l'Allemagne du Sud, la ligne de la Forêt-Noire, d'Immendingen à Offenburg par Triberg, avec ses nombreuses courbes et ses rampes savamment graduées, a trouvé un digne pendant : c'est la ligne stratégique qui, évitant le territoire suisse, va d'Immendingen à Huningue en Alsace. Sur la section de Zollhaus à Weizen, points éloignés de 10 kilomètres à vol d'oiseau, la ligne serpente sur un parcours de 25 kilomètres, afin de racheter une différence de niveau de 231 mètres sans pentes de plus de 9 millimètres par mètre, ni courbes de moins de 350 mètres de rayon ; il y a là six tunnels d'une longueur totale de 4 600 mètres, dont un complètement circulaire, à l'exemple des tunnels en spirale de la ligne du Saint-Gothard, et 780 mètres de ponts ; de pareils travaux étaient indispensables pour permettre le passage de trains militaires lourdement chargés.

3. L'Allemagne, pays de passage. — Par sa situation géographique dans le centre de l'Europe, l'Allemagne est essentiellement un pays de passage, *ein Durchgangsland.* Les principales de ses lignes ferrées ne sont que des sections de lignes internationales.

C'est ainsi que les services rapides de *Paris* et de

Londres à *Saint-Pétersbourg* traversent l'Allemagne du Nord, par Cologne, Hanovre, Berlin, Königsberg[1]. C'est par l'Allemagne que les États scandinaves communiquent le plus rapidement avec le reste de l'Europe, grâce aux bacs porte-trains en service entre les îles danoises, et à la ligne de navires à vapeur de *Sassnitz* (île de Rügen) à *Trelleborg* (Suède)[2]. De tous les itinéraires qui s'offrent au voyageur entre *Londres* et *Vienne*, un seul, la voie de Calais-Paris-Belfort-tunnel de l'Arlberg, ne traverse pas l'Allemagne; les autres sont ceux de Flessingue-Wesel-Hanovre-Magdebourg-Leipzig-Dresde ; d'Ostende-Bruxelles-Cologne-Francfort-Nuremberg-Passau; de Calais-Paris-Strasbourg-Karlsruhe-Stuttgart-Münich-Salzbourg-Linz[3].

L'examen d'une carte physique de l'Europe Centrale révèle le lien qui existe entre la disposition du relief et le système des communications. Par la haute plaine du Rhin, alsacienne et badoise, et par le couloir rhénan qui lui fait suite, passent les trains directs entre *Gênes* et *Milan* d'une part, *Cologne*, la *Belgique* et la *Hollande* de l'autre. Ceux de *Hambourg* à *Bâle* empruntent le couloir hessois. Par la vallée de la Naab, dirigée du nord au sud vers le Danube, descendent les trains de *Berlin* à *Münich* pour s'acheminer ensuite vers *Rome* par le Brenner. La vallée saxonne de l'Elbe et la Porte Morave se partagent les services qui unissent *Berlin* à *Vienne*. Les chemins de fer recherchant les plus faibles rampes, il n'est pas surprenant de voir les grandes lignes accompagner les vallées doucement inclinées et de directions favorables.

De cette position centrale en Europe, l'Allemagne recueille le plus d'avantages qu'elle peut. De même que c'est en Allemagne qu'a pris naissance l'idée féconde

1. Telle est la route suivie par les trains du Nord-Express (Londres à Saint-Pétersbourg, 51 heures; Paris à Saint-Pétersbourg, 46 heures).

2. De Berlin à Copenhague en 10 heures ; de Berlin à Stockholm, 24 heures; à Kristiania, 29 heures et quart.

3. D'Ostende, services de l'Ostende-Vienne-Express (Londres à Vienne, 31 heures et quart). De Paris, services de l'Orient-Express (Londres à Vienne 29 heures trois quarts).

de l'*Union postale universelle*, de même les services allemands de chemins de fer sont combinés avec ceux des pays limitrophes, et fixés après entente avec les administrations étrangères. Il existe une *Union* dite *des chemins de fer allemands* qui embrasse non seulement la presque totalité du réseau allemand, mais presque tout celui de l'Autriche-Hongrie, des Pays-Bas, du Luxembourg et de la Roumanie. L'administration centrale de l'Union a son siège à Berlin, où se trouve ainsi la direction supérieure de plus de 97 000 kilomètres de lignes.

L'action de cette Union s'exerce même au delà des limites de son réseau. C'est ainsi que le système de voyages internationaux, avec itinéraires circulaires, qui fut le sien, s'est graduellement étendu aux réseaux voisins, englobant aujourd'hui les réseaux danois, norvégien, suédois, finlandais, français, suisse, italien, serbe, turc, avec la collaboration de plusieurs lignes de navigation.

De ce rapprochement entre les administrations allemandes de chemins de fer et les administrations étrangères sont résultés bien des avantages pour le commerce allemand. La durée des longs parcours s'est trouvée abrégée, et plusieurs d'entre eux se font sans transbordement. C'est ainsi qu'un voyageur, par trains express ordinaires, peut se rendre, sans mettre pied à terre, de Breslau à Genève (1 455 kilomètres) en moins de 29 heures, de Berlin à Bucarest par Lemberg (1 761 kilomètres) en moins de 35 heures, de Milan à Amsterdam, par Cologne (1 128 kilomètres) en 25 heures, de Berlin à Lyon, par Bâle et Genève (1 342 kilomètres) en 25 heures 1/4.

4. Belgique et Pays-Bas. — L'activité économique de la Belgique se traduit par la longueur relative de son réseau, qui n'est dépassée que par celle du royaume de Saxe[1]. Les Pays-Bas, qui disposent d'une grande longueur de fleuves et de canaux, se sont laissés distancer, dès le

1. 4 568 kilomètres en Belgique, pour 29 456 kilomètres carrés de superficie. 3 146 kilomètres en Saxe, pour 14 993 kilomètres carrés.

début, par la Belgique dans la construction de voies ferrées, et n'ont encore qu'un réseau beaucoup moins dense[1].

En dehors de leur utilité nationale, les réseaux belge et hollandais servent d'intermédiaire entre le nord de la France et l'Angleterre d'un côté, la vallée du Rhin et la Suisse de l'autre. C'est ainsi que, d'*Ostende*, la ligne belge bifurque à Bruxelles sur *Namur* et sur *Liège* où s'opère la jonction avec la ligne qui suit de Paris vers Cologne le fossé naturel où coulent l'Oise, la Sambre et la Meuse. De Flessingue, de Hoek van Holland par Rotterdam, d'Amsterdam, les lignes hollandaises se dirigent également vers Cologne, sans préjudice de communications plus directes avec Hambourg et Berlin. On comprend ainsi qu'une large part du commerce extérieur de l'Allemagne se fasse par Anvers, Rotterdam et Amsterdam, du moment que la nature ayant dirigé sur ce front étroit les bouches du Rhin, de la Meuse et de l'Escaut, les ingénieurs y ont amené les voies ferrées issues de l'Allemagne occidentale.

5. Suisse. — En dépit des difficultés que son relief présentait à l'établissement de voies ferrées, la Suisse reste ce que le développement de ses routes alpestres en avait fait, un pays de passage entre le nord-ouest et le nord de l'Europe, et l'Italie.

L'admirable réseau de routes, savamment tracées, coûteusement entretenues qui dessert les Alpes, a pu sembler quelque temps suffisant aux besoins de la circulation, et la Suisse est restée sans chemins de fer jusqu'en 1852. Depuis lors, les progrès réalisés par les ingénieurs autrichiens, ainsi que l'ouverture du premier grand tunnel transalpin entre la France et l'Italie, celui du Fréjus ou du Mont-Cenis (1871), ont stimulé les constructions en Suisse, et ce pays possède aujourd'hui 4 460 kilomètres de chemins de fer, c'est-à-dire, relativement à sa super-

1. 2 987 kilomètres, pour 33 000 kilomètres carrés.

ficie, plus que la Grande-Bretagne, l'Allemagne et la France.

Outre les relations que les lignes du Simplon et du Saint-Gothard[1] ménagent vers l'Italie du nord, la Suisse

Les nombres indiquent les altitudes en mètres
Neiges éternelles et glaciers

ROUTE DU SIMPLON.

est traversée d'ouest en est, grâce au percement du tunnel de l'Arlberg (10 250 mètres) en Autriche, par une des deux grandes lignes qui unissent Paris à Vienne et à l'Orient : c'est celle qui passe par Bâle, Zurich et Innsbruck.

6. Autriche-Hongrie. — Dans le réseau austro-hongrois, qui atteint 41 800 kilomètres, une place à part

1. Cf. plus haut, p. 202-204.

doit être faite aux chemins de fer de la région des Alpes. C'est là qu'ont été exécutées, dans des conditions particulièrement difficiles, des lignes de montagne pour longs parcours, antérieurement aux constructions similaires du reste de l'Europe. L'ouverture de la ligne du *Semmering* en 1854, avec ses tunnels, ses courbes, ses ponts, ses viaducs, celle de la ligne du *Brenner* en 1867, sont des dates dans l'histoire de la technique des chemins de fer.

Depuis lors, le réseau des Alpes s'est complété par d'autres lignes remarquables, dont celle de l'*Arlberg* (1884), et, de nos jours, le percement du tunnel de 8 kilomètres de long sous le massif des *Tauern*, crée une nouvelle percée alpine entre le Brenner et le Semmering, abrégeant de 200 kilomètres la distance qui sépare Berlin, Prague et Münich de Trieste.

Pendant que dans l'ouest l'Autriche a eu partiellement raison du formidable obstacle des Alpes, elle a, par ailleurs, mis à profit des conditions topographiques favorables. La Porte Morave, qui ouvre des communications avec la Silésie et Berlin, donne aussi accès en Pologne : par là passe la ligne de *Vienne* à *Varsovie*, section de la grande ligne transversale de Saint-Pétersbourg à l'Adriatique et à la Méditerranée, qu'empruntent en hiver les services rapides à destination des stations hivernales.

Cette ligne vient croiser à Vienne une autre diagonale de l'Europe, celle qui, vers l'Orient, aboutit soit à *Salonique*, soit à *Constantinople*.

Antérieurement à l'achèvement de la ligne de Belgrade à Constantinople par Sofia, les communications avec Constantinople étaient assurées par Bucarest, Constantza, et un service de paquebots partant de Constantza. Pour gagner *Bucarest*, les chemins de fer hongrois empruntent deux percées, et suivent deux itinéraires : l'un est celui des *Portes de Fer*, où la ligne serre de près le Danube régularisé ; l'autre est celui du *col de Predeal*, à travers les Alpes de Transylvanie.

7. Italie. — Entre le réseau allemand et le réseau italien, on peut noter une ressemblance : l'un et l'autre,

ont été paralysés à leurs débuts par le morcellement politique, et, de même, entre le nord et le sud, la nature a dressé un obstacle. Jusqu'à l'unification de l'Italie, les constructions se sont faites sans vues d'ensemble; entre l'Italie du Nord et l'Italie péninsulaire, la barrière de l'Apennin ne s'est laissée que difficilement franchir. Le réseau italien ne comprend encore que 16 200 kilomètres de lignes.

C'est naturellement dans les plaines du nord, où débouchent les lignes transalpines, où les obstacles ne consistent que dans la traversée des cours d'eau, où la population est dense, et l'industrie active, que le réseau est le plus serré. L'abondance des forces hydrauliques a développé une série de lignes à traction électrique autour de Milan et dans la région des lacs du nord.

Au pied de l'Apennin court une longue ligne internationale, celle qu'utilisent les services hebdomadaires de la malle des Indes, après le passage par le Mont-Cenis et Turin. C'est la ligne que jalonnent Plaisance, Parme, Modène, Bologne, Ancône, et dont Brindisi est le point final.

Quant à l'Apennin, rares et de profil accidenté sont les lignes qui le traversent : de Turin et de Milan à Gênes, de Parme à la Spezia, de Bologne à Florence, les rampes sont fortes, et la construction de ces lignes, sans cesse menacées d'éboulements, a été dispendieuse. Une fois parvenues dans la péninsule, les lignes en accompagnent l'axe, et, dans la concavité de l'arc apennin, celles qui viennent de Gênes et de Bologne se réunissent à Rome, d'où un chemin de fer unique gagne Naples et le détroit de Messine, c'est-à-dire l'entrée de la Sicile.

8. Russie d'Europe. — Le réseau de la Russie d'Europe, dont la construction a été très lente jusqu'en 1870, comprend aujourd'hui 55 400 kilomètres. Les difficultés d'exécution ont été médiocres, vu la faiblesse des obstacles matériels ; mais la protection des voies contre les neiges, le chauffage des locomotives, pour lequel la

houille est rare, le bois, cher, et le pétrole, limité à des types spéciaux de machines, rendent l'exploitation assez délicate. Il faut tenir compte aussi de la faible densité de la population et de l'énormité des distances, qui ne permettent pas de multiplier ou d'accélérer les services sans aggraver outre mesure les frais d'exploitation.

De Saint-Pétersbourg à Moscou, la vitesse commerciale du train le plus rapide ne dépasse pas 56 kilomètres à l'heure ; de Kiev à Odessa, 52 1/2; de Varsovie à Moscou, 45; de Moscou à Bakou, 40. En revanche, comme dans tous les pays où les longs parcours sont la règle, le matériel est aménagé spécialement pour des voyages de nuit.

Dans le réseau russe, on peut distinguer plusieurs sortes de lignes : 1° les grandes lignes de jonction ; 2° les lignes stratégiques ; 3° les lignes commerciales.

Parmi les premières figurent les lignes de *Saint-Pétersbourg* à *Wirballen* (Vierjbolovo)[1], de *Saint-Pétersbourg* à *Moscou*, de *Moscou* à *Varsovie*, de *Moscou* à *Kiev* et *Odessa*, de *Moscou* à *Sévastopol*, de *Moscou* à *Bakou*. Moscou occupe ainsi une position centrale dans l'ensemble du réseau. C'est d'ailleurs de Moscou que partent, vers le nord la ligne d'*Arkhangelsk*, vers l'est la ligne de *Samara* et *Tchélia-binsk*, à laquelle fait suite le *Transsibérien*.

Les principales lignes stratégiques sont celles qui, en dehors des grandes voies de Saint-Pétersbourg et de Moscou à Varsovie, convergent vers la Pologne : telles sont les lignes de *Bologoïé* à *Siedlce* par Polotsk, d'*Orel* à *Brest*, de *Poltava* à *Kovel*.

Les lignes spécialement commerciales sont celles qui se sont multipliées dans la région du Donetz, et celles qui servent au transport des blés et du pétrole, soit vers la Baltique, soit vers la mer Noire. Parmi celles-ci, les unes vont du sud-est au nord-ouest, de *Saratov* et de *Tsaritsyn* sur la Volga, de *Rostov* sur le Don, pour gagner *Riga* et *Libau* ; les autres à partir des mêmes points dévient sur *Odessa*, *Féodosia* et *Novorossiisk*.

1. Section russe de la ligne de Saint-Pétersbourg à Berlin et Paris.

9. Jonction par voies ferrées entre l'Europe et l'Asie. — De même que l'Empire russe s'étend en Europe et en Asie, le réseau russe trouve en Asie ses prolongements. C'est : 1° la ligne transsibérienne, dont le point initial est à *Tchéliabinsk*, et qui, par *Irkoutsk*, traverse la Mandchourie pour gagner *Vladivostok*, à 8 683 kilomètres de Moscou ; 2° le chemin de fer d'*Orenbourg* à *Tachkent* (1 852 kilomètres) ; 3° le chemin de fer transcaspien, de *Krasnovodsk*, sur la côte orientale de la Caspienne, à *Tachkent* (1 865 kilomètres) par *Merv* et *Samarcande*.

Des embranchements complètent la valeur de ces lignes. Du transsibérien se détache, à *Kharbin* (Mandchourie), la ligne qui atteint *Port-Arthur*. Cette dernière projette à son tour une ramification sur *Péking*, d'où le chemin de fer gagne *Han-Kéou*, sur le Fleuve Bleu, au cœur de la Chine. De Merv sur le transcaspien, part un embranchement qui finit à *Kouchk*, à l'entrée de l'Afghanistan ; on n'est là qu'à 700 kilomètres de *Tchaman*, point le plus avancé du vaste réseau anglais de l'Inde, et la jonction serait déjà opérée, sans les rivalités politiques que l'on sait.

Il est un autre point de l'Asie où s'établit le contact presque immédiat avec le réseau européen : en face de Constantinople, à *Haïdar-Pacha*, sur le Bosphore, commence une ligne qui, par *Konia*, arrive à *Boulgourlou* (947 kilomètres), et doit être un jour prolongée, par la vallée de l'Euphrate, jusqu'au golfe Persique. Ainsi existera, pour voyageurs, un itinéraire plus rapide que celui du canal de Suez, entre l'Europe et l'Inde.

10. Amérique du Nord. — Le continent américain s'interposant entre l'Atlantique et le Pacifique, du *passage nord-ouest*, pratiquement inutilisable, jusqu'au *détroit de Magellan* situé à la latitude élevée de 52° sud, les relations entre les deux océans, par le moyen de voies ferrées, sont d'une grande importance ; on comprend l'enthousiasme que provoqua aux États-Unis, en 1869, l'achèvement de la première ligne transcontinentale.

Aussi, dans le vaste réseau de 390 000 kilomètres qui s'étend à travers le Canada, les États-Unis et le Mexique,

considérerons-nous surtout les lignes qui unissent les deux côtes opposées.

Le *transcontinental canadien*[1], achevé en 1886, met en relations *Montréal*, sur le Saint-Laurent, avec *Vancouver*, sur le Pacifique. Il y a entre ces deux points une différence de 49 degrés de longitude, à peu près la même que celle qui sépare New-York de San-Francisco; mais comme la ligne canadienne est à dix degrés environ plus au nord, la distance réelle qu'elle a à parcourir n'est que de 4 600 kilomètres au lieu des 5 260 de la grande ligne des États-Unis.

En hiver, comme le Saint-Laurent est pris par les glaces, le point initial des services est reporté de Montréal à *Halifax* sur l'Atlantique. Ce port est du reste plus rapproché de Liverpool que New-York de 800 kilomètres. C'est une circonstance que l'administration du chemin de fer canadien a mise à profit en organisant des services de paquebots entre Liverpool et Halifax; avec ceux qu'elle possède sur le Pacifique entre Vancouver, Yokohama, Changhaï et Hong-Kong, le transcontinental canadien constitue la voie la plus rapide entre l'Angleterre et les ports de Chine, avec un gain de 5 à 6 jours sur le trajet en sens inverse, par l'isthme de Suez.

Le plus septentrional des transcontinentaux des États-Unis est le *Northern Pacific*, avec son annexe le *Great Northern*. Il va de *Saint-Paul* sur le Mississipi, par *Bismarck*, à *Portland*, *Astoria* et *Seattle;* le Great Northern conduit de *Duluth* à *Seattle*. L'un et l'autre prolongent vers les ports du Washington les lignes qui vont de New-York à Saint-Paul, par Pittsburg et Chicago, et ils se relient au réseau canadien. De New-York à Seattle, on compte 5 200 kilomètres. Les Rocheuses sont franchies à l'altitude de 1 770 mètres.

Plus au sud vient l'*Union and Central Pacific*, le plus ancien, succédant à *Omaha* aux lignes venues de New-York et de l'est, et arrivant à *San-Francisco* après s'être élevé à 2 512 mètres dans la traversée des Rocheuses. Par cette voie, le parcours entre New-York et San-Francisco

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 128-129.

est de 5 260 kilomètres. Les trains l'accomplissent en quatre à cinq jours, durée un peu supérieure à celle du trajet de Montréal à Vancouver, qui n'est que de quatre jours.

Pour toutes ces lignes, la traversée des Rocheuses a exigé des travaux de protection considérables : aux endroits exposés aux avalanches, les voies passent sous des galeries ou des hangars en madriers solides; il n'est pas rare de voir en hiver jusqu'à sept locomotives attelées aux express.

L'*Atlantic and Pacific* se détache à *Saint-Louis*, et gagne *San-Francisco* par le Nouveau-Mexique, l'Arizona et les déserts du sud de la Californie. Par cette voie, San-Francisco est à 5 630 kilomètres de New-York. Le *Southern Pacific* va du golfe du Mexique au Pacifique par la *Nouvelle-Orléans*, *El Paso* et *San Diego*, longeant de près la frontière mexicaine, et raccordé en plusieurs points au réseau du Mexique.

Le Mexique possède, lui aussi, un chemin de fer interocéanique : c'est la ligne qui traverse l'*isthme de Tehuantepec*, entre les ports de *Coatzacoalcos* sur le golfe de Campêche et *Salina Cruz* sur le Pacifique,

Ajoutons enfin la dernière et la plus méridionale des lignes interocéaniques, la plus courte aussi : c'est le chemin de fer qui, depuis 1855, traverse l'isthme de Panama, de *Colon* à *Panama* (76 kilomètres).

Les lignes des États-Unis d'Amérique forment un réseau très serré dans les États limitrophes de l'Atlantique, les plus peuplés. Elles ont à assurer des relations fréquentes entre grandes villes, et, à cet effet, les services ont été accélérés à l'égal de ceux des pays de l'Europe occidentale. Entre New-York et Chicago, le trajet (1 491 kilomètres) se fait en vingt-quatre heures par les express ordinaires; on va de New-York à Philadelphie en deux heures, à Boston en cinq, à Washington en cinq à six. A l'ouest du Mississipi, les mailles du réseau sont moins denses, le nombre et la vitesse des trains diminuent.

Entre le nord et le sud des État-Unis, les relations sont établies par des lignes transversales par rapport aux transcontinentaux. L'une est celle de *New-York* à la *Nouvelle-Orléans*, que les trains parcourent en trente-neuf heures, par Philadelphie, Baltimore et Atlanta. Une autre, parallèle à la direction du Mississipi, est celle de *Chicago* à la *Nouvelle-Orléans* par Saint-Louis. Plus à l'ouest vient la ligne de *Duluth* à *Kansas-City* par Saint-Paul et Omaha. Enfin, les États du Pacifique communiquent entre eux par la ligne qui passe à l'ouest des Cascades et de la Sierra Nevada, et unit *Seattle* à *los Angeles*.

Pour les longs trajets que les voyageurs sont appelés à accomplir dans les limites d'un pays aussi étendu que les États-Unis, un matériel spécial a été de bonne heure conçu ; ce sont les longues voitures montées sur bogies, afin de s'inscrire aisément dans les courbes, aménagées pour permettre au voyageur de dormir, de prendre ses repas, d'être commodément assis. On a pu dire que la voiture de chemins de fer, telle qu'elle circule encore sur nombre de lignes d'Europe, c'est la diligence mise sur les rails, tandis qu'aux États-Unis c'est l'habitation elle-même, devenue mobile.

Malheureusement, un grand nombre de lignes américaines ont été construites de façon hative ; bien des ouvrages d'art, ponts, viaducs, *trestle-works* ou tréteaux de bois supportant les voies là où on édifierait ailleurs des remblais, manquent de solidité, et presque tout le réseau est à voie unique. Aussi les statistiques enregistrent-elles un grand nombre d'accidents : 6 000 tamponnements et 4 800 déraillements en 1904, 9 840 morts et plus de 76 000 blessés.

11. Amérique du Sud. — Après avoir uni leur réseau à celui du Mexique, les États-Unis rêvent de le joindre aux réseaux, encore isolés l'un de l'autre, qui existent dans l'Amérique du Sud, et ainsi est né le projet d'un *chemin de fer panaméricain*. Mais l'existence de grandes lacunes entre les lignes déjà existantes en Amérique Centrale, en Colombie, dans l'Équateur, le Pérou et le Chili, et de sérieux obstacles matériels, sont des raisons suffisantes pour retarder la réalisation d'un projet aussi colossal. Il n'existe à vrai dire, jusqu'ici, dans l'Amérique du Sud, que les lignes argentines qui consti-

tuent un véritable réseau, avec ses artères maîtresses et leurs ramifications ; le Brésil en est encore à souder entre eux les tronçons isolés qu'il a construits.

II. — GRANDES LIGNES DE NAVIGATION.

Il est peu de révolutions d'aussi grande portée que celle qui est résultée de l'application de la vapeur aux transports maritimes, et l'on a pu dire que la navigation à vapeur, aidée par des améliorations dans la construction des navires, a diminué pratiquement de moitié les distances à parcourir[1].

Tandis que les meilleurs *clippers* américains restaient douze à treize jours en route entre Liverpool et New-York, cette traversée est accomplie aujourd'hui en six jours par les paquebots anglais de la ligne Cunard. Alors que la traversée d'un clipper anglais de Sydney à Londres en soixante-huit jours passait pour exceptionnellement rapide, ce voyage est régulièrement fait aujourd'hui, par la voie abrégée de Suez, il est vrai, mais avec de nombreuses escales, en six semaines. Moins de cinquante années ont suffi pour réaliser dans la pratique ces abréviations.

C'est naturellement vers les pays dont le développement économique est le plus avancé, vers les grands marchés de production et de consommation, vers les centres d'immigration, que se dirigent les lignes de navigation. L'activité des échanges et de la circulation est telle, que le matériel flottant s'est spécialisé : la marine à voiles ne garde plus guère, et en partie seulement, que le transport des marchandises lourdes, encombrantes, de faible valeur, de conservation durable, comme les blés, le riz, la houille, le salpêtre, le ciment ; la marine à vapeur, outre le transport des passagers, a accaparé celui des denrées de valeur, comme le thé, le café, le coton, la laine, la viande, et elle dispute les autres à la marine à voiles. De plus en plus, à chacun de ces pro-

1. Cf. P. Camena d'Almeida. *La Terre*, p. 604-611. Librairie Armand Colin, Paris.

duits est affecté un lot de navires spécialement aménagés pour son transport.

1. Lignes d'Amérique du Nord[1]. — C'est entre l'Europe et l'Amérique du Nord que la navigation au long cours et à grande vitesse est la plus active. *New-York* est le principal point d'aboutissement des paquebots à marche rapide. Ceux-ci, qui ne rencontrent nulle terre en cours de route, doivent emporter avec eux d'énormes provisions de charbon, car le moindre accroissement de vitesse se traduit par une augmentation marquée de la consommation de combustible. Aussi ces paquebots ont-ils atteint les dimensions extrêmes, en longueur et en creux, que permettent les aménagements des ports de départ et d'arrivée.

La taille d'un navire tel que le *Great Eastern* de 1860, qui n'eut que le tort de devancer son époque, est bien près d'être de nouveau atteinte par les navires géants de nos jours. Son déplacement, 27 300 tonneaux, excède à peine celui des derniers paquebots rapides du *Norddeutscher Lloyd*. Le *Baltic* (*White Star*) mesure 217 mètres de long et 23 de large; le *Kaiser Wilhelm II* (*Norddeutscher Lloyd*) est long de 209 mètres: le *Dacota* (*Great Northern Steamship*, États-Unis), de 190; notre *Provence*, de 185,7. La vitesse des meilleurs marcheurs, qui était de 8 nœuds et demi en 1840, de 15 et demi en 1876, de 22 en 1893, est aujourd'hui de 24. Entre les mêmes dates, la durée des traversées d'Europe à New-York est passée de quinze jours à huit et demi, à six, et elle ne dépasse plus cinq jours que de quelques heures[2].

Entre l'Europe et les États-Unis, les Compagnies de navigation se disputent le transport des passagers, des émigrants, de la poste et des marchandises. Les principaux services sont ceux des lignes anglaises *Cunard* et *White Star*, de Liverpool à New-York par Queenstown, des lignes allemandes *Norddeutscher Lloyd*, de Bremerha-

1. Cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 108 *f*-109 *g*.

2. Suivant que l'on prend pour point de départ d'Europe Queenstown (Irlande), le phare de Needles (Angleterre), ou la Hève (France), la longueur du trajet, et par suite sa durée, à vitesse égale, diffèrent.

ven à New-York par Southampton et Cherbourg, et *Hamburg-Amerika*, de Cuxhaven à New-York par Douvres et Cherbourg, de la *Compagnie générale transatlantique*, du Havre à New-York, de l'*American Line*, de Southampton par Cherbourg, de la *Holland Amerika*, de Rotterdam par Boulogne, de la *Red Star Line*, d'Anvers par Douvres.

Il existe en outre des services allemands de Gênes à New-York par Naples, de Hambourg et de Brême à Baltimore, de Hambourg à la Nouvelle-Orléans, à Philadelphie et à Boston, de Brême à Galveston; des services anglais de Liverpool à Boston et à la Nouvelle-Orléans.

Si l'on ajoute aux services dirigés vers les États-Unis ceux qui aboutissent au Canada, à Montréal en été, à Saint-Jean (Terre-Neuve) et à Halifax en toute saison, au départ de Liverpool, on voit que l'Atlantique nord, entre les latitudes de 40 et 48 degrés, figure parmi les mers les plus fréquentées du globe.

La Manche en particulier, itinéraire commun à plusieurs services transatlantiques, est le théâtre d'une circulation intense. Mais il est à remarquer que les avantages que la France semblerait devoir retirer de sa position sur cette grande route maritime sont amoindris depuis le développement des lignes partant d'Anvers, de Rotterdam et des ports allemands. Les navires partis de ces ports viennent compléter leur chargement ou cueillir des voyageurs à Boulogne ou à Cherbourg, et leurs armateurs accordent des tarifs très réduits pour ces suppléments de marchandises dont le transport est pour eux un bénéfice net. C'est en partie cette situation qui fait que la France paie 190 millions de francs par an à des marines étrangères pour des transports de marchandises.

2. Amérique Centrale et Amérique du Sud. — Le Mexique, les Grandes et les Petites Antilles, l'isthme de Panama, précieux, même en l'absence de canal, pour les correspondances qu'il ouvre avec les ports du Pacifique, la Colombie, le Venezuela et les Guyanes, forment au point de vue des communications régulières avec l'Europe une région spéciale. Le café, le sucre, le rhum, les fruits des tropiques, constituent des cargaisons de

valeur, et quelques-unes des Antilles appartiennent à des puissances européennes, Iles Britanniques, France et Pays-Bas.

Aussi existe-t-il, à destination de cette région, des lignes régulières diverses : *Royal Mail*, ligne anglaise de Southampton à la Barbade, à la Trinité, à Colon, à la Jamaïque; services français de la *Compagnie générale transatlantique*, de Saint-Nazaire à la Guadeloupe, à la Martinique avec correspondance pour Cayenne, et à Colon; de Saint-Nazaire à la Vera Cruz par la Havane; services hollandais d'Amsterdam à Paramaribo et Curaçao. Bien que l'Espagne ait achevé de perdre toutes ses possessions sur terre ferme et dans les îles de cette région, des services espagnols continuent à relier Santander et Cadix à la Havane, à la Vera Cruz et à Colon.

Le pavillon allemand s'y montre de plus en plus. L'Allemagne, en effet, a engagé des capitaux au Mexique, dans l'Amérique Centrale et au Venezuela. Le *Norddeutscher Lloyd* dessert Cuba, et la *Hamburg-Amerika* expédie plusieurs paquebots par mois suivant des itinéraires variables. La *Veloce* italienne, enfin, exploite une ligne de Gênes à Colon.

Une fois l'isthme franchi, le voyageur parvenu à *Panama* trouve au départ de ce port des paquebots desservant toute la côte américaine du Pacifique, jusqu'à Valparaiso vers le sud, et San-Francisco vers le nord.

Dans l'Amérique du Sud proprement dite, la vallée de l'Amazone, avec sa richesse en caoutchouc, constitue une région d'attraction, où Manaos, fort en avant dans l'intérieur des terres, reçoit des paquebots anglais venus de Liverpool et des paquebots allemands de Hambourg.

Plus au sud viennent les pays où domine la population d'origine européenne, et dont la production en céréales, laines et viande provoque des transports et des transactions multiples. Pernambuco, Bahia, Rio-de-Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos-Aires, sont des ports que visitent régulièrement les paquebots français des *Messageries*

maritimes venant de Bordeaux[1], ou des *Chargeurs réunis* venant du Havre, les paquebots anglais du *Royal Mail* partis de Southampton, les paquebots allemands de la *Hamburg-Amerika*, de la *Hamburg-Südamerika* et du *Norddeutscher Lloyd*, des paquebots italiens, avec leurs émigrants, et même des paquebots espagnols, autrichiens et hongrois,

Buenos-Aires est le point final de la plupart des services. Il en est cependant qui se prolongent au-delà, par le détroit de Magellan. La compagnie anglaise *Pacific Steam Navigation*, qui a été la première à desservir des ports du Pacifique, dès 1840, envoie ses navires de Liverpool à Valparaiso. Les navires allemands du *Roland*, de Brême, poussent jusqu'à Callao. Enfin, une autre compagnie allemande, le *Kosmos*, de Hambourg, exploite la plus longue des lignes de navigation à vapeur qu'il y ait au monde, celle de Hambourg à San-Francisco par Anvers et Londres ou Gênes et Cadix, et ensuite par Punta-Arenas, Valparaiso, Callao, Guayaquil, et Acapulco.

3. Lignes dirigées vers l'Inde et l'Extrême-Orient. — L'Inde, la Chine et le Japon, avec leur population nombreuse, sont devenus les points d'aboutissement de lignes très actives. Le percement de l'isthme de Suez, achevé en 1869, a diminué les distances entre les ports d'Europe et ceux de l'Inde et de l'Orient; la marine à vapeur, qui peut seule utiliser avec avantage le canal et la mer Rouge, a pris, à partir de l'ouverture de la voie de Suez, un essor décisif, et c'est ainsi qu'une des plus anciennes routes de commerce du globe, abandonnée pendant des siècles au profit de la route du Cap, est revenue à la vie.

Approfondi à plusieurs reprises, le canal de Suez peut livrer passage à des navires de 8 mètres d'enfoncement et de plus de 10 000 tonneaux de jauge; seuls, quelques paquebots et cargo-boats géants en service sur les lignes d'Europe aux États-Unis

1. De Bordeaux à Buenos-Aires, 21 jours.

seraient dans l'impossibilité d'y passer. Il y a, toutefois, entre ces lignes et celles de l'Inde et de l'Extrême-Orient, autre chose que la différence de dimension des navires. Entre l'Europe et l'Extrême-Orient, un navire trouve, chemin faisant, des ports de relâche où il peut embarquer ou débarquer des marchandises et des passagers, et faire du charbon. Aussi ces navires n'ont-ils pas les vitesses extrêmes des paquebots d'Amérique, ni, par suite, leurs soutes à charbon développées au détriment des cales à marchandises. Une vitesse de 15 à 16 nœuds en moyenne est considérée comme suffisante. L'organisation actuelle des services permet à un voyageur partant de Londres par Calais, le Mont-Cenis et Brindisi, d'atteindre Bombay en quatorze jours [1], Singapour en vingt-deux, Hong-Kong en vingt-huit, Changhaï en trente-deux.

Toutes les grandes puissances maritimes possèdent aujourd'hui des services réguliers de paquebots empruntant le canal de Suez.

Les principales lignes anglaises sont celles de la *Peninsular and Oriental*, de Londres à Bombay, et de Londres à Colombo, où des paquebots de correspondance partent pour Singapour, Hong-Kong et Changhaï, et de la *British India*, de Londres à Colombo, Madras et Calcutta.

Les paquebots de la *Peninsular and Oriental* reçoivent à Marseille les voyageurs arrivés de Londres par Calais et Paris, qui évitent ainsi plusieurs jours de traversée. A Port-Saïd, le même paquebot est rejoint par un autre, venu de Brindisi; celui-ci a pris à Brindisi les voyageurs qui, par les services rapides de la malle des Indes, sont arrivés dans ce port quarante-quatre heures après leur départ de Londres. Ainsi, tandis que de Londres à Bombay, le voyage accompli exclusivement par mer dure vingt-et-un jours, le voyage mixte ne dure que seize jours par Marseille, et quatorze par Brindisi. C'est de la même façon que les paquebots allemands partant de Bremerhaven ou de Hambourg pour l'Extrême-Orient sont rejoints à Naples par des voyageurs et des envois postaux partis de Berlin douze jours après que le paquebot a quitté la mer du Nord. Il y a là une collaboration de la voie maritime et de la voie ferrée que mettent à profit les voyageurs pressés et les administrations postales [2].

1. De Bombay à Calcutta, trains spéciaux à l'arrivée des paquebots, et trajet en 40 heures et demie (2 250 kilomètres).

2. Il en est d'autres exemples ; le Sud-Express amène à Lisbonne des voya-

Les services français des *Messageries maritimes* comprennent une ligne de Marseille à Yokohama (19 000 kilomètres), par Port-Saïd, Djibouti ou Aden, Colombo, Singapour, Saïgon, Hong-Kong, Changhaï et Kobé[1]. Le *Norddeutscher Lloyd* achemine ses paquebots vers ces mêmes ports de Chine et du Japon par Anvers, Southampton, Gibraltar, Gênes, Naples et Aden. Deux lignes hollandaises, partant l'une d'Amsterdam, l'autre de Rotterdam, aboutissent à Batavia. Citons encore les services du *Lloyd* autrichien, de Trieste à Bombay et de Trieste à Changhaï et Yokohama; les services italiens de Gênes à Bombay et de Bombay à Hong-Kong; les services espagnols de Barcelone à Manille, qui ont survécu à la perte des Philippines par l'Espagne. Il n'est pas jusqu'au Japon qui ne prenne part à cette circulation si active : les paquebots de la *Nipon Yusen Kaïcha* unissent Yokohama à Londres et à Anvers. Ces divers services se complètent par des lignes annexes, et de multiples ramifications dans les mers d'Extrême-Orient.

4. Lignes dirigées vers l'Australie. — Le canal de Suez a également abrégé les distances d'Europe en Australie, et Colombo est le point où bifurquent les itinéraires d'Extrême-Orient et d'Australie. Il s'y opère nombre de correspondances et de transbordements.

Les paquebots anglais de la ligne d'Australie sont ceux de la *Peninsular and Oriental* et de l'*Orient Steam Navigation*, partant de Londres pour Colombo, Fremantle, Adélaïde, Melbourne et Sydney.

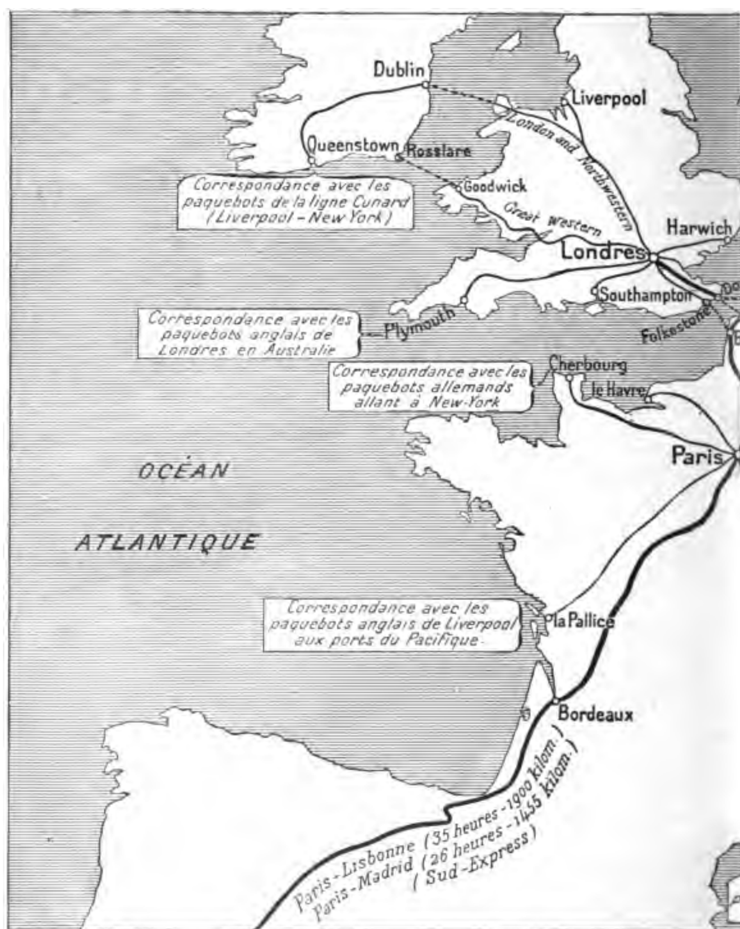
Les premiers sont rejoints à Port-Saïd par le paquebot et les voyageurs venus de Brindisi. De même, à l'autre extrémité de la ligne, les voyageurs peuvent aller par voie ferrée d'Adélaide à Melbourne, Sydney et Brisbane, trajet de 2 868 kilomètres[2].

geurs et des dépêches au paquebot qui a quitté Bordeaux deux jours auparavant pour Dakar et l'Amérique du Sud. Cherbourg, Southampton, Plymouth sont aussi de ces ports de correspondance, tant à l'arrivée qu'au départ.

1. 24 jours de Marseille à Saïgon ; 37 jours de Marseille à Yokohama.

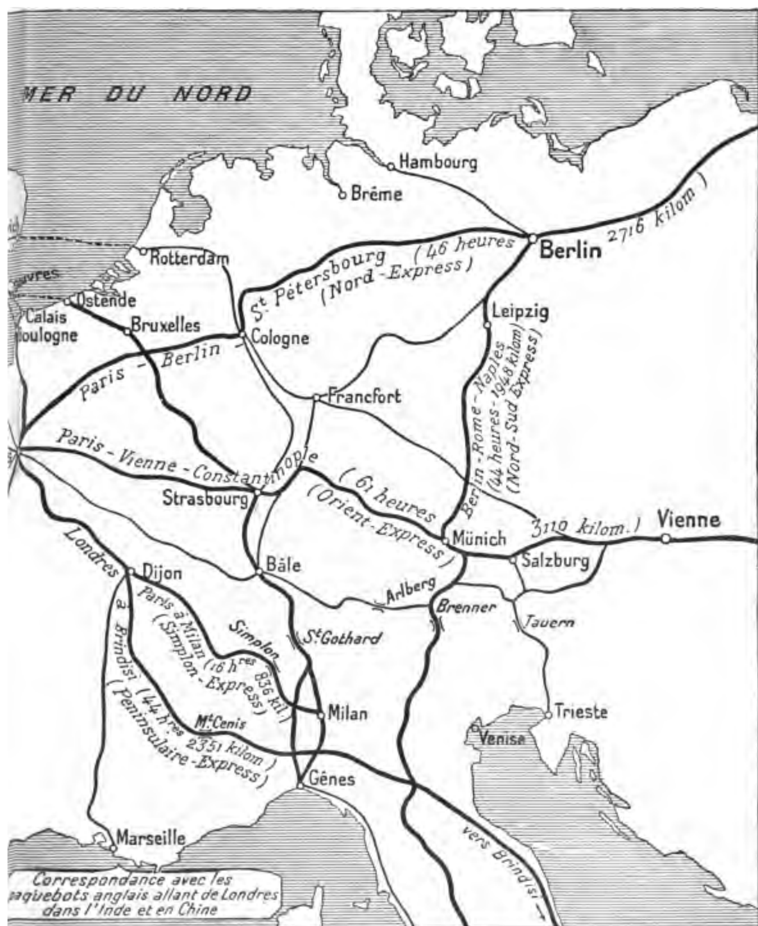
2. De Brindisi à Adélaïde, en 28 jours. De Londres à Sydney, entièrement

Grandes lignes internationales de l'Europe Occidentale



A Lisbonne, correspondance avec les paquebots des Messageries Maritimes (Ligne de Bordeaux - Dakar - Rio de Janeiro - Buenos-Aires)

GRANDES LIGNES INTERNATIONAL



LES DE L'EUROPE OCCIDENTALE.

va
de
m
N

tr
la
fa
L
Z
d
se

t:
b
li
s
d

d
C
h
n
E
M
M
j.
v

c
s
à
l

p
t:

Les ports d'Australie sont également visités à intervalles réguliers par les paquebots allemands du *Norddeutscher Lloyd* et les paquebots français des *Messageries maritimes;* ces derniers continuent, de Sydney, jusqu'à Nouméa.

Si la voie de Suez abrège les trajets d'Europe en Australie, il n'en est plus de même pour les traversées dont la Nouvelle-Zélande est le but. La route du Cap reste en faveur pour celles-ci. Elle est suivie, au départ de Londres, par les paquebots des lignes anglaises *New-Zealand Shipping* et *Shaw Savill and Albion*, qui touchent du reste à Hobart, avant d'arriver, au bout de quarante-sept à quarante-neuf jours, en Nouvelle-Zélande.

5. Lignes transpacifiques. — Le Pacifique est traversé par les lignes qui unissent entre elles les colonies britanniques du Canada et de l'Australie, et par les lignes des États-Unis aux Philippines. Le Japon et la Chine sont aussi le point d'aboutissement de services à partir de la côte opposée du Pacifique.

Les principales lignes anglaises sont celles du *Canadian-Australian-Mail*, de Vancouver à Sydney et celle du *Canadian Pacific* de Vancouver à Hong-Kong par Yokohama et Changhaï. Des États-Unis part la ligne de l'*Oceanic Steamship*, de San Francisco à Sydney par les îles Havaï et la Nouvelle-Zélande, ainsi que celle du *Pacific Mail*, de San-Francisco à Hong-Kong par le Japon et Manille. Ce dernier itinéraire est aussi celui de paquebots japonais du *Toyo Kisen Kaïcha*; ceux du *Nipon Yusen Kaïcha* vont de Hong-Kong à Seattle (États-Unis),

6. Lignes d'Afrique. — Depuis l'ouverture du canal de Suez, l'Afrique est aisément desservie sur tout son pourtour. Un point tel que Durban (Natal) est atteint à la fois par des lignes de l'Atlantique et des lignes de l'Océan Indien.

par mer, 42 jours ; voyage mixte, par Calais-Brindisi et chemins de fer d'Australie, 32 jours.

La côte occidentale est visitée par les paquebots français qui touchent aux ports du Maroc au départ de Marseille, par ceux de Bordeaux à Matadi (*Chargeurs réunis*), en desservant Ténériffe, Dakar, Conakry, nos comptoirs du golfe de Guinée et Libreville. Chaque puissance assure du reste ses communications avec ses possessions, et il existe ainsi des services allemands (*ligne Woermann*) de Hambourg au Kameroun, de Hambourg au Sud-Ouest africain allemand et au Cap, des services belges d'Anvers à Matadi, des services espagnols pour les Canaries et Fernando Po, des services portugais de Lisbonne à Madère, Saint-Vincent, Saô-Thomé, Loanda, Mossamédes, allant jusque dans l'Océan Indien à Lourenço-Marques, Beira et Mozambique.

Les possessions anglaises de la Nigeria communiquent avec la métropole par les lignes de la *British and African* partant de Liverpool. Celles du Cap et de l'Afrique australe disposent des services rapides de l'*Union-Castle*, par lesquels on va de Southampton au Cap, sans autre escale que Madère, en dix-sept jours, et de là à Durban.

Du Cap, le chemin de fer conduit à Prétoria en cinquante-deux heures; de Durban on gagne Johannesburg en vingt-neuf heures.

Les lignes qui desservent la côte orientale y accèdent pour la plupart par le canal de Suez et la mer Rouge. On peut citer, entre autres, les lignes françaises des *Messageries maritimes*, de Marseille à Madagascar, la Réunion et Maurice par Djibouti et Zanzibar, et de la *Compagnie havraise péninsulaire* pour les mêmes destinations : Majunga est à vingt-deux jours de Marseille. La *Deutsche Ostafrika Linie* exploite une ligne de Hambourg à Durban par Naples, où existe une correspondance postale venant de Berlin, par Suez, Aden, Zanzibar, Dar-es-Salam, Mozambique et Beira. Des paquebots du *Lloyd* autrichien vont de Trieste à Durban par Brindisi, Suez et Zanzibar. Des lignes anglaises vont d'Aden à Zanzibar, et de Colombo à Maurice.

Nous n'avons cité que les principales des lignes de navigation à vapeur et à longs parcours. Il en est une infinité d'autres, à champ d'action plus limité, comme celles qui sillonnent la Méditerranée, l'Extrême-Orient, la mer des Antilles, et, dans tous ces domaines, il y aurait à relever bien des détails de la concurrence universelle que se font les grandes puissances commerçantes.

III. — LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.

Au transport des passagers et des marchandises, l'activité économique ajoute la transmission des nouvelles, des ordres de vente et d'achat, des cours des marchés. Cette transmission se fait par les lignes télégraphiques, les unes terrestres, les autres sous-marines, qui enserrent aujourd'hui le globe d'un réseau continu.

Ce réseau reproduit dans ses détails essentiels celui des voies ferrées et des lignes de navigation. Le fil télégraphique a de bonne heure suivi la voie du chemin de fer, pour la sécurité de l'exploitation. Le câble sous-marin atterrit de distance en distance, quand cela est possible, à des stations qui sont aussi des escales pour la marine de commerce.

Les lignes télégraphiques terrestres sont cependant, en certains points, bien plus avancées que les chemins de fer car leur établissement, tout en étant souvent coûteux et difficile, ne saurait se comparer, comme frais et comme durée, à celui d'une ligne ferrée. C'est ainsi qu'une ligne télégraphique traverse le continent australien du nord au sud, ce que ne fait aucun chemin de fer; le télégraphe traverse la Turquie d'Asie et la Perse depuis nombre d'années; les lignes chinoises se prolongent au cœur de l'Asie, jusqu'à Kouldja; les grands lacs africains, le haut Congo, ont leurs stations télégraphiques; la ligne transsibérienne a précédé de plus de trente ans le chemin de fer qui la double aujourd'hui.

Les câbles sous-marins sont ou bien de grands câbles transocéaniques, dont on conçoit l'utilité, ou bien des câbles côtiers suppléant à l'insécurité de relations par fils terrestres. On trouve de ceux-ci, par exemple, sur la côte du golfe de Guinée, sur la côte occidentale, encore peu peuplée, de l'Amérique du Sud intertropicale, dans le golfe Persique, sur la côte de Chine.

Les câbles transocéaniques les plus utilisés correspondent aux régions de circulation maritime les plus actives. Ce sont, en première ligne, les câbles transatlantiques d'Europe au Canada et aux États-Unis, français, anglais, américains et allemands, en relations, par les États-Unis, avec ceux qui desservent les Antilles, l'isthme de Panama, et le nord de l'Amérique du Sud.

Vers le Brésil et la Plata se dirigent des câbles anglais par Madère et les îles du cap Vert, pendant qu'un câble français va de Brest à Pernambuco par Dakar. C'est à peu près la reproduction d'itinéraires de paquebots. De même, des câbles anglais, à partir des îles du Cap Vert, atteignent le Cap, soit le long de la côte africaine, soit au large par l'Ascension et Sainte-Hélène. De Durban en Australie, par Maurice et les îles Keeling, un câble anglais double, par un itinéraire un peu différent, le tracé de la route que suivent certains paquebots intercoloniaux.

A la grande voie de communication que le canal de Suez ouvre de l'Europe vers l'Orient correspond une succession de câbles anglais, ceux de l'*Eastern Telegraph*, de la Manche à Bombay par Gibraltar, Malte, Suez et Aden, ceux l'*Eastern Extension Australasia and China Telegraph*, de Madras à Hong-Kong et Changhaï d'une part, et en Australie de l'autre, avec séparation à Singapour.

Par ce bref exposé, on remarque la prédominance des câbles anglais dans le monde. Cette sorte de monopole des communications rapides à grande distance n'a pas été sans présenter ou faire craindre des inconvénients aux États qui se trouvaient réduits à user des câbles anglais, en temps de guerre ou en cas de tension politique

par exemple. Aussi a-t-on vu s'élaborer des lignes indépendantes, telles que le câble français de Brest à Dakar, les câbles allemands transatlantiques, et surtout, entre l'Europe et l'Extrême-Orient, les réseaux de la Compagnie des Télégraphes du Nord, dont le siège est à Copenhague.

Par les câbles de cette compagnie dans la mer du Nord et la Baltique, par les lignes terrestres russes et chinoises, par le câble français d'Amoy à Tourane et à Saïgon, les télégrammes entre la France et ses colonies d'Indo-Chine disposent d'une autre voie que les lignes anglaises de câbles.

C'est ainsi que, dans le Pacifique, chaque puissance a fait un effort correspondant à la grandeur de ses possessions et à l'importance de ses intérêts. Les États-Unis ont immergé un câble qui va de San-Francisco au Japon par les îles Havaï, l'île Guam et les Philippines. L'Angleterre a posé un câble du Canada en Australie, de Vancouver à Brisbane par les îles Fiji. L'Allemagne, qui entretient toute une flotte marchande dans les mers d'Extrême-Orient, possède des câbles de l'île d'Yap à Célèbes et, d'autre part, à Changhaï et à Kiao-Tchéou; elle aussi, pour ses communications rapides de la métropole au Pacifique, s'est soustraite au monopole anglais.

*
* *

Nous devons borner là cet exposé du système actuel des communications à travers le monde. Si les inventions modernes ont abrégé les distances et, en quelque sorte, rapetissé la terre pour celui qui la parcourt, le rapprochement entre les peuples, qui en est résulté, n'a pas amené que des idées de concorde et de fraternité. Sous le nom de luttes pacifiques, de concurrence économique, se dissimulent souvent des rivalités dont l'issue risque d'être sanglante. C'est au prix d'un effort continu de l'activité, de l'intelligence, des capitaux, qu'une nation assure sa subsistance et son bien-être; mais le bien

acquis n'est que précaire, et tout pays à qui paraîtrait trop lourde l'obligation de défendre par la force ce que d'autres peuvent lui envier de prestige et de richesse, cesserait d'avoir sa place parmi « les grandes puissances du monde. »

REVISION

LES GRANDES VOIES DE COMMUNICATION

Les applications de la vapeur et de l'électricité aux communications à grande distance ont seules permis l'essor économique des pays que nous venons de décrire.

Chemins de fer. — Il existe plus de 800 000 kilomètres de chemins de fer dans le monde. Les réseaux les plus longs en Europe sont ceux de l'Allemagne, de la Russie, de la France. de l'Autriche-Hongrie, des Iles Britanniques. Les États-Unis à eux seuls possèdent plus de chemins de fer que l'Europe; le réseau de l'Inde dépasse déjà celui de la métropole. Il existe une communication par voie ferrée de l'Europe occidentale au Pacifique, par le transsibérien, ainsi que plusieurs lignes transcontinentales dans l'Amérique du Nord.

Lignes de navigation à vapeur. — C'est entre les ports de l'Europe occidentale et New-York que marchent les paquebots les plus grands et les plus rapides, avec les passagers les plus nombreux. Une autre ligne très fréquentée est celle que le canal de Suez a ouverte vers l'Inde, l'Extrême-Orient et l'Australie, ainsi que vers la côte orientale d'Afrique. Des services directs traversent le Pacifique, de l'Amérique du Nord à l'Australie, au Japon et à la Chine.

Les chemins de fer qui aboutissent aux principales escales concourent à l'abréviation des trajets.

Lignes télégraphiques. — Les lignes télégraphiques, terrestres et sous-marines, embrassent toute la ceinture du globe, franchissant les deux grands continents, l'Australie, et les trois grands océans. Le réseau le plus complet est celui des câbles anglais; les autres puissances cherchent à s'en rendre indépendantes là où elles ont des intérêts particulièrement importants.

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES CARTES, PLANS

ET GRAPHIQUES

1995. — Imp. Kapp, 20, rue de Condé, Paris.

